

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

1 7.01.1979 (1435)

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem prezesa – gen. bryg. pil. dr. **Józefa Sobieraja** odbyło się 20 grudnia ub.r. posiedzenie plenarne Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Plenum powołało na stanowisko sekretarza generalnego Aeroklubu PRL płk. pil. mgr. **Stanisława Wdowczyka.**

W toku obrad omówiono działalność ideowo-wychowawczą i propagandową stowarzyszenia w 1978 r., przedyskutowano zasady zarządzania i kierowania Aeroklubem PRL oraz wysłuchano informacji na temat realizacji uchwały XI Krajowego Zjazdu APRL i wniosków zjazdowych. Zarząd Główny podjął uchwały ustalające zasady i kryteria nadawania przez Aeroklub PRL: klas sportowych i odznaki mistrza sportu w dyscyplinach sportu lotniczego oraz przedkładania i opiniowania wniosków w sprawie nadawania sportowcom lotniczym odznaki zasłużonego mistrza sportu oraz działaczom lotnictwa sportowego odznaki zasłużonego działacza kultury fizycznej. Zatwierdzono także składy kadry narodowej na 1979 rok: 7-osobową w akrobacji samolotowej, 26-osobową w szybownictwie, 15-osobową samolotową rajdowo-nawigacyjną, 20-osobową spadochronową stałą i 10-osobowe w dwóch grupach okresowych (na I i II półrocze), 15-osobową w modelarstwie lotniczym i kosmicznym.

ZG APRL powołał Komisję Lotniową w następującym składzie: przewodniczący – **Zygmunt Sroczyński** (Łódź), zastępca przewodniczącego – **Jerzy Wolf** (Warszawa), sekretarz – **Zdzisław Szwedziuk** (Biuro ZG APRL), członkowie – **Krzysztof Kosior** (Bydgoszcz), **Władysław Reczkowski** (Krosno), **Janusz Wasilewski** (Warszawa), **Paweł Wierzbowski** (Wrocław), **Jerzy Ziółkowski** (Częstochowa). Nadano tytuły i odznaki Mistrza Sportu: w szybownictwie – **Ryszardowi Michalskiemu** (Łódź), **Janowi Szeszko** (Łódź), **Adamowi Sikorze** (Ostrów), **Alojzemu Kuczerze** (Rybnik), **Romualdowi Szamkolowiczowi** (Szczecin), **Andrzejowi Jeśmanowiczowi** (Toruń), **Mieczysławowi Olszewskiemu** (Toruń); w spadochroniarstwie – **Markowi Szugździe** (Warszawa), **Lidii Głodkowskiej** (Warszawa), **Halinie Kalinowskiej** (Warszawa), **Grzegorzowi Lisiewiczowi** (Łódź), **Przemysławowi Marcinowi Jaxa-Rożen** (Jelenia Góra).

PREZES AEROKLUBU PRL WICEPREZYDENTEM FAI

Do kraju dotarła wiadomość, że w Santiago de Chile obradowała 71 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Jednym z wiceprezydentów FAI wybrano na niej prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr. **Józefa Sobieraja.** Dwom zasłużonym działaczom polskiego lotnictwa sportowego: konstruktorowi mgr. inż. **Adamowi Kurbielowi** z Bielska-Białej i prezesowi Warszawskiego Klubu Seniorów – **Jerzemu Osińskiemu** konferencja przyznała Dyplomy FAI im. Paula Tissandiera. Nasze gratulacje.

PROMOCJE ABSOLWENTÓW SOR

17 grudnia ub.r. odbyły się promocje absolwentów Szkół Oficerów Rezerwy.

W Wojskach Lotniczych jedna z promocji odbyła się w jednostce lotnictwa myśliwskiego, w której aktu promocji dokonał zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw liniowych – gen. bryg. pil. **Michał Polech.** W innej jednostce lotniczej absolwentów SOR promował na pierwszy stopień oficerski komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej – gen. bryg. pil. dr hab. **Józef Kowalski.**

Uroczyste promocje absolwentów SOR odbyły się w jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Jedna z nich miała miejsce w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", gdzie aktu promocji dokonał zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw liniowych – gen. bryg. pil. **Andrzej Rybacki.**

SEJMIK LOTNIARSKI W WAŁBRZYCHU

W dniach 9–10 grudnia ub.r. obradował Ogólnopolski Sejmik Lotniarski „Wałbrzych-78". Podczas sejmiku, za cenne inicjatywy i osiągnięcia w dziedzinie lotniarstwa, wręczono przyznane przez organizatorów dyplomy uznania: Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, redakcjom „Skrzydlatej Polski" i „Młodego Technika" oraz 15 dyplomów indywidualnych. Do obrad sejmiku powrócimy w następnym numerze.

OBRADY KOMISJI SAMOLOTOWEJ APRL

14 grudnia ub.r. odbyło się posiedzenie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL. Tematami obrad były m.in.: sprzęt i zabezpieczenie techniczne szkolenia i sportu w 1979 r., podręczna książka pilota, projekt nowego programu szkolenia samolotowego, status trenera kadry narodowej, lista pilotów uprawnionych do startu w zawodach II ligi, projekt kalendarza imprez na 1979 r.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

NASZA OKŁADKA:

Reprodukcja plakatu PLL LOT przedwcześnie zmarłego, wybitnego artysty-grafika JANUSZA GRABIAŃSKIEGO.



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 21 grudnia 1978 roku

Do Załogi
Polskich Linii Lotniczych LOT

Drodzy Towarzysze !

W dniu 1 stycznia 1979 r. upływa 50 lat od chwili powołania do życia Polskich Linii Lotniczych LOT. Niewiele przedsiębiorstw w Polsce może poszczycić się tak długą, silnie z historią kraju związaną tradycją.

Karta dziejów PLL LOT sięga okresu międzywojennego, kiedy to – umacniając związki niepodległego kraju ze światem – rozbudowaliście sieć połączeń liczącą się w międzynarodowym układzie komunikacyjnym. W tych pionierskich dla lotnictwa komunikacyjnego latach zyskaliście sobie opinię dobrego, godnego zaufania przewoźnika.

Wojna i okupacja hitlerowska przerwały ten rozwój, dokonując barbarzyńskiego dzieła zniszczenia. Pozostali jednak ludzie, których głęboki patriotyzm, postawa moralna i umiejętności fachowe w pełni sprawdziły się w latach walki z faszyzmem na frontach II wojny światowej. Ci, którzy przeżyli podjęli trud odbudowy polskiej komunikacji lotniczej jeszcze przed zakończeniem wojny. Z pomocą przyszli Wam przyjaciele i sojusznicy radzieccy, pomagało wojsko. Ten okres historii przedsiębiorstwa wielu z Was pamięta osobiście. Odbudowaliście komunikację lotniczą i rozwijaliście ją na miarę potrzeb Ludowej Ojczyzny. Dziś samoloty ze znakiem LOT-u lądują prawie we wszystkich stolicach Europy, docierają do Ameryki Północnej, Azji i Afryki, dobrze służą rozwojowi komunikacji w kraju. Dziś, jak przez wszystkie lata, Załoga przedsiębiorstwa rzetelnie i z oddaniem wykonuje powierzone Jej trudne i odpowiedzialne zadania.

Ceniąc wysoko Wasz trud, z okazji Waszego pięknego jubileuszu składam wszystkim pracownikom Polskich Linii Lotniczych LOT wyrazy głębokiego uznania i podziękowania za dotychczasowe osiągnięcia. Jednocześnie życzę Wam dalszych sukcesów w pracy ku chwale polskich skrzydeł, a także wiele pomyślności i zadowolenia w życiu osobistym.

[signature]

W NOWYM ROKU

Witamy naszych Drogich Czytelników w nowym 1979 roku. Witamy z najlepszymi życzeniami wszelkiej pomyślności.

Edycję „Skrzydlatej Polski" zaczynamy jubileuszowo, bowiem pierwszy tegoroczny numer poświęcamy w całości rocznicy 50-lecia Polskich Linii Lotniczych LOT, która minęła 1 stycznia bieżącego roku. Prezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz skierował do Załogi LOTU pismo gratulacyjne, którego treść publikujemy powyżej.

Numer bieżący, aczkolwiek przypomina najważniejsze osiągnięcia naszego narodowego przewoźnika powietrznego, nie wyczerpuje, rzecz jasna, całej bogatej problematyki LOTU. Dlatego też w okresie całego bieżącego roku wracać będziemy na łamach „Skrzydlatej" niejednokrotnie do tematyki lotowskiej, prezentując zarówno sprawy jak i rzetelny trud ludzi spod znaku stylizowanego żurawia.

W 1979 r. przypada również jubileusz 35-lecia naszej Ojczyzny — Polski Ludowej. Swe 35-lecie obchodzi w bieżącym roku także ludowe Lotnictwo Polskie. Pamiętny to będzie rok dla polskiego lotnictwa sportowego, bowiem w październiku 60 lat temu powstał Aeroklub Polski, od którego swój rodowód wywodzi Aeroklub PRL. Jest to zarazem rok jubileuszowy 60-lecia dla Aeroklubu Poznańskiego i 50-lecia dla Aeroklubów: Lubelskiego, Łódzkiego i Gdańskiego.

Wszystkim tym znaczącym rocznicom poświęcimy w „Skrzydlatej" należną uwagę. Nie one jednak będą dominowały w problematyce numerów. Główną ich treścią będzie życie bieżące, rzetelna praca tysięcy ludzi polskiego lotnictwa cywilnego i wojskowego, przemysłu lotniczego, nauki i techniki, którzy z zaangażowaniem tworzą współczesne tradycje polskich skrzydeł. Im też życzymy na progu nowego roku sukcesów w pracy i wiele pomyślności w życiu.

PRZYJMUJEMY ZGŁOSZENIA KANDYDATÓW DO „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ 78"

Przypominamy, że w ostatnim numerze (52–53) z ubiegłego roku opublikowaliśmy regulamin naszego honorowego wyróżnienia roku, zwracając się do Czytelników, grup i zespołów, organizacji i instytucji lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego o zgłaszanie do redakcji kandydatur – ludzi i zespołów – którzy za wybitne osiągnięcia w 1978 roku powinni zostać wyróżnieni „Błękitnymi Skrzydłami".

Zgodnie z regulaminem, zgłoszenia kandydatów przyjmujemy do 22 stycznia 1979. Prosimy, aby wnioski były odpowiednio umotywowane, jeżeli to możliwe poparte opiniami organizacji społeczno-politycznych, młodzieżowych lub związkowych. Będziemy również radzi za fotografie kandydatów.

Zgłoszenia z wnioskami prosimy nadsyłać pod adresem redakcji: **„Skrzydlata Polska", ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, z dopiskiem: „Błękitne Skrzydła – 1978".**



ROZMOWA
Z DYREKTOREM
NACZELNYM
PLL LOT
mgr. inż.
WŁODZIMIERZEM
WILANOWSKIM



Zdjęcie: Marian Kobrzyński.

PÓŁ WIEKU W SŁUŻBIE POLSKIEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

— Panie Dyrektorze, „Skrzydlata Polska" wyróżniona przez LOT odznaką honorową I stopnia „Zasłużony dla PLL LOT", wita Pana, naszego laureata „Błękitnych Skrzydeł", na progu Nowego Roku i składa na Pana ręce serdeczne gratulacje przedsiębiorstwu, wszystkim pracownikom LOTU w kraju i za granicą, bowiem 1 stycznia 1979 r. minęło pół wieku niezwykle owocnej działalności PLL LOT w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

— Dziękuję w imieniu całej załogi naszego przedsiębiorstwa. Miło mi, zwłaszcza iż „Skrzydlata Polska" jest zaledwie o półtora roku młodsza od LOTU, a przez cały 50-letni okres rozwoju naszych linii łączyły PLL LOT serdeczne związki i bliska współpraca z redakcją, która przez cały ten czas popularyzowała na bieżąco działalność LOTU. Dodać trzeba też, że od 17 lat ukazują się regularnie w „Skrzydlatej" nasze „LOT-NOWINY", których następne wydanie będzie miało nr 200.

— Spotkaliśmy się na progu jubileuszowego dla LOTU roku, co skłania oczywiście do pewnych refleksji — spojrzenia na 50-letnie dokonania i uwypuklenia głównych etapów rozwoju LOTU, który należy przecież do nielicznej grupy przewoźników powietrznych o najdłuższych tradycjach. Czy mógłby Pan pokrótce scharakteryzować najważniejsze etapy rozwoju LOTU?

— Jest to niewątpliwie ciekawa praca dla historyków, a na takie opracowania wciąż czekamy. Mogę jednak podjąć próbę chociażby wypunktowania najważniejszych, moim zdaniem, etapów rozwoju LOTU. Początki komunikacji lotniczej w Polsce są oczywiście znacznie wcześniejsze, sięgają 1919 r. Jak wiadomo, 10 maja 1921 r. utworzono towarzystwo „Aerotarg", powołane do obsługi przewozów lotniczych w okresie Targów Poznańskich. W rok później, 5 września, rozpoczęło regularne loty pasażerskie nowe towarzystwo „Aero-Lloyd", zmieniając w 1925 r. nazwę na „Aerolot". W tym samym roku powstaje drugie towarzystwo „Aero". Obydwa działały do końca 1928 r. Z dniem 1 stycznia 1929 r. powstają Polskie Linie Lotnicze LOT, jako spółka państwowo-samorządowa z ograniczoną odpowiedzialnością, przejmując sprzęt i personel poprzednio istniejących przewoźników. Fakt ten, integrujący lotniczą działalność przewozową w naszym kraju, stworzył lepsze warunki do popierania transportu lotniczego przez państwo.

Jest to etap pierwszy — podstawowy. LOT przyspieszył w owych latach rozwój polskiej komunikacji lotniczej, szybko modernizował sprzęt i znalazł się wkrótce wśród czołowych europejskich przewoźników powietrznych. W latach 1929—1938 sieć połączeń LOTU wzrosła z 2 900 km do 10 200 km, tj. mniej więcej tyle, ile dzisiaj wynosi nasza najdłuższa linia zagraniczna do Bangkoku, chociaż — być może — to porównanie nie wszystkim wyda się zbyt stosowne.

W przeddzień wybuchu wojny 1939 r. samoloty LOTU latały regularnie do 14 państw. Przedsiębiorstwo zatrudniało ogółem 694 pracowników, 317 umysłowych i 377 fizycznych, w tym 25 pilotów, z których już 10 przeleciało milion i po-

nad milion kilometrów. Byli wśród nich m. in. K. Burzyński, K. Długaszewski, T. Karpiński, St. Płonczyński, J. Mitz, M. Witkowski, L. Tokarczyk, Z. Barciszewski, W. Klisz. Przedsiębiorstwo działało prężnie, miało znakomity personel i ambitne, całkowicie realne plany uruchomienia w 1940 r. połączenia transatlantyckiego. Faktem szczególnej wagi z tego okresu był lot rekonesansowy na trasie Los Angeles — Mexico City — Panama — Santiago — Buenos Aires — Natal — Dakar — Rzym — Warszawa na samolocie Lockheed „Super Electra", pilotowanym przez ówczesnego dyrektora LOTU inż. Wacława Makowskiego.

— No, tak, wybuch II wojny światowej przeszkodził, niestety, w realizacji tego śmiałego przedsięwzięcia. Wojna zniszczyła cały materialny dorobek LOTU, jednak lotowcy, jak wiemy, nie zaprzestali działalności, latali przez cały okres wojny, chociaż nie pod znakiem stylizowanego żurawia.

— Tak. Wojna zniszczyła dorobek naszych linii lotniczych, zaledwie część sprzętu udało się ewakuować za granicę. Ocalały z katastrofy personel rozpierzchł się po świecie, jednak nie przerwał walki z wrogiem. Nasi piloci brali udział w działaniach bojowych w polskich i alianckich formacjach wojskowych oraz transportowych, rozprowadzając m. in. samoloty nad Atlantykiem, z USA i Kanady do Anglii, do Afryki, na Bliski Wschód. Na frontach II wojny światowej Lotowcy zapisali chlubne karty w walce z wrogiem.

— Nowym, niesłychanie ważnym etapem było odrodzenie LOTU po wojnie.

— Tak. To ważne wydarzenie dla naszego przedsiębiorstwa. Chociaż jeszcze nie zakończyła się wojna i formalnie LOT nie istniał, a już w czasie toczących się walk o wyzwolenie kraju uruchomiono w 1944 r. pod auspicjami PKWN komunikację lotniczą: loty łącznikowe, kurierskie i przewozy pasażerskie z Lublina do Białegostoku, Rzeszowa, Jarosławia i Przemyśla. Jako ciekawostkę mogę podać, że w naszym archiwum znajduje się bilet nr 000 001 na jednorazowy przelot samolotem Polskich Linii Lotniczych „dla obywatela inż. Dudy Romana na trasie Lublin — Rzeszów w dniu 24.VIII.1944 r."

— Formalnie Polskie Linie Lotnicze LOT zostały reaktywowane na mocy uchwały Rady Ministrów z 6 marca 1945 r.

— Jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod przymusowym zarządem państwowym. To były ramy administracyjne, bowiem do obsługi połączeń, odbudowy lotnisk i ich eksploatacji oddelegowano na polecenie Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego specjalnie w tym celu utworzone jednostki wojskowe, w ramach Oddziału Lotnictwa Cywilnego. 18 lipca 1945 r. ukazał się dekret Rady Ministrów o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, które stopniowo przejęło wykonywanie komunikacji lotniczej od wojska.

— Personel latający i naziemny odrodzonego LOTU tworzyli więc w znacznej mierze byli lotnicy wojskowi, reprezentujący w owym czasie najwyższy poziom wyszkolenia.

— Nie ulega wątpliwości. Do LOTU licznie napływali byli frontowi lotnicy wojskowi. Na przykład, z 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" przeszli do lotnictwa komunikacyjnego Marian Grabowski, Józef Wnuk, Jerzy Nieciengiewicz, Piotr Stręk; z Polskich Sił Lotniczych na Zachodzie weszli w skład personelu LOTU Marian Wędzik, Mieczysław Wyszkowski, Czesław Malinowski, Bolesław Bestecki, Jan Bakanacz i inni.

— To były lata pionierskie dla odrodzonej polskiej komunikacji lotniczej. Nawet starszym, którzy mają te czasy jeszcze żywo w pamięci, nie chce się czasem wierzyć, że mija już prawie 35 lat od tego okresu. To już nowa historia LOTU, którego rozwój wyznaczają coraz to nowe ważne etapy. Jakie z nich, zdaniem Pana, wpłynęły decydująco na ilościowy i jakościowy rozwój przewozów?

— Z mojego punktu widzenia najbardziej przełomowe w historii przedsiębiorstwa były momenty wprowadzenia do eksploatacji nowych, jakościowo różnych od poprzednich typów samolotów. Po tłokowych, 20—30-miejscowych, przyszły znacznie szybsze i pojemniejsze samoloty turbośmigłowe i potem odrzutowe, mogące przewozić jednorazowo do ponad 100 pasażerów. Etapy rozwoju wyznacza — nie tylko u nas, sprzęt. Łączy się to ściśle z rozwojem linii zagranicznych. Na przykład LOT od dawna przymierzał się do otwarcia linii atlantyckiej, która jednak tak długo pozostawała w sferze pomysłów jak długo nie mieliśmy odpowiednich samolotów. Dlatego też uważam, że uruchomienie w 1973 r. regularnej linii do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej było momentem najważniejszym w najnowszych dziejach przedsiębiorstwa, ponieważ przyniosło to zmiany jakościowe tak w zakresie eksploatacji sprzętu jak i pracy handlowo-przewozowej. Linie do USA i Kanady udowodniły, a potwierdziła to także linia dalekowschodnia, że jesteśmy w stanie skutecznie eksploatować i rozwijać połączenia dalekiego zasięgu.

— Tak, pod warunkiem, że będzie się miało odpowiednią liczbę właściwego sprzętu. Jakie zamierzenia na przyszłość ma pod tym względem przedsiębiorstwo?

— Przede wszystkim nadal będziemy powiększali stan posiadania samolotów Ił-62, z tym, że nowe dostawy tych maszyn, wersja M, różnią się od dotychczasowych. Ił-62M ma nieco wydłużony zasięg i mniejsze zużycie paliwa oraz unowocześniony wystrój wnętrza. Nowego Iła-62M, ósmego z kolei, otrzymamy w tym roku. W przyszłej pięciolatce przewidujemy wprowadzenie samolotu klasy aerobus, którym będzie radziecki Ił-86 mający 330 miejsc dla pasażerów. Wykorzystamy go na największych liniach średniego zasięgu. Nie ulega wątpliwości, że wejście do eksploatacji aerobusu stanowić będzie dla LOTU nowy jakościowo skok w przewozach, wymagający zmian w programowaniu handlowym, pracy akwizycyjnej itp. Ponadto zamierzamy wprowadzić 100—120-miejscowe samoloty odrzutowe Jak-42, które będą stopniowo zastępować Iły-18 i An-24. Nowe Jaki-42 wejdą z pewnością do komunikacji krajowej i na krótsze trasy zagraniczne.

— Czy sprzęt ten rozwiąże również problemy komunikacji krajowej? Przecież Jaki-42 nie będą się nadawały do użytkowania na wszystkich liniach w kraju?

— Nie mamy na razie koncepcji rozwiązania obsługi mniejszych linii krajowych po wycofaniu z nich An-24. Może to będą samoloty An-28, których produkcję podejmuje Polska? Jest to zresztą kwestia jeszcze paru lat, a przez ten czas jakieś wyjście się znajdzie.

— Wraz z powiększeniem parku samolotowego rodzą się również problemy kadry, personelu latającego i naziemnego, jej angażowania i szkolenia. Jak LOT sobie z tym radzi?

— Potrzeby nasze w tym zakresie stale rosną. Jest to naszą nieustającą troską. Kandydatów do personelu latającego szukamy w Aeroklubie PRL i wśród rezerwistów lotnictwa wojskowego. Wymagania są wysokie: specjalistyczne wyższe wykształcenie, nie przekroczony 30 rok życia, bardzo dobry stan zdrowia, znajomość angielskiego i odpowiednia licencja. W przyszłości jedyną drogą dopływu kadry personelu latającego do LOTU będzie Politechnika Rzeszowska, w której przed dwoma laty uruchomiono specjalizację pilotażową. Instytut Lotnictwa Politechniki, współpracujący z rzeszowskim Ośrodkiem Szkolenia Personelu Lotniczego, kształci przyszłych naszych pilotów komunikacyjnych. Poszukujemy zresztą również różnych innych specjalistów na członków personelu latającego i technicznego. Obecnie jesteśmy, na przykład, żywo zainteresowani zatrudnieniem radiooperatorów pokładowych.

Kadra nasza, zarówno latająca jak i techniczna, przechodzi różnego rodzaju szkolenia, stałe i okresowe, związane ze zmianą typu samolotu lub zdobywaniem wyższych uprawnień. Szkolimy ją w kraju i za granicą.

— Wśród tej kadry jest wielu doświadczonych i zasłużonych pilotów.

— Długa jest ich lista, a na pewno dobra to dla „Skrzydlatej Polski" okazja, aby o ludziach LOTU pisać częściej i obszerniej.

— Postaramy się. Może zechciałby Pan jednak wymienić kilku pilotów, najdłużej związanych z przedsiębiorstwem.

— Między innymi od 1945 roku lata kapitan Tadeusz Hendzel — przeleciał ponad 7 milionów kilometrów. Od 1950 roku pracują kapitanowie: Edward Kamela — wylatał 18 tysięcy godzin i przeleciał 7,5 miliona kilometrów, Marian Witkowski — ma na koncie 17,5 tysiąca godzin lotu i 7 milionów przelecianych kilometrów oraz Damian Żuchowski, który jako pierwszy w polskiej komunikacji lotniczej i w historii LOTU przeleciał 10 milionów kilometrów. Po 9 milionów przelecianych kilometrów przekroczyli Mieczysław Dauksza i Jerzy Bomianowski. Dalekie rejsy zwiększają szybko grono powietrznych milionerów.

— Panie Dyrektorze: co LOT obecnie martwi, a co cieszy?

— Martwi wiele spraw, ale najbardziej chyba ciasnota międzynarodowego dworca lotniczego na Okęciu, który z trudem dźwiga ciężar obsługi obecnego ruchu lotniczego. Doraźne modernizacje czy zmiany organizacyjne niewiele pomagają. Jest to zresztą nie tylko nasze zmartwienie, ale i innych służb pracujących na Okęciu.

Co cieszy? Rozpoczęta w zeszłym roku budowa nowego miejskiego dworca lotniczego wraz z hotelem w Warszawie. Obiekt ma być gotów w końcu 1980 r. i przyniesie nam duże zmiany w lepszej obsłudze pasażerów, znakomicie ułatwi prowadzenie aktywnej polityki rozwijania przewozów międzynarodowych i poprawi znacznie warunki pracy personelu przedsiębiorstwa.

— Złote gody LOTU zapewne spowodowały, że przedsiębiorstwo przygotowało na swój jubileusz jakieś przedsięwzięcia?

— Obchody rozpoczniemy uroczystą akademią 26 stycznia 1979 r. w Sali Kongresowej w Warszawie, na którą „Skrzydlatą" już serdecznie zapraszam. Będzie wiele innych imprez, w tym także rozrywkowe. We współpracy z NOT organizujemy dwie sesje naukowe na temat 50-lecia PLL LOT. Oczywiście nie zabraknie okolicznościowych wydawnictw i pamiątek.

— Panie Dyrektorze, w jednym z listów do dyrekcji LOTU Wasz pasażer napisał: „Są rocznice, które tylko dodają lat; są jubileusze, które umacniają przyjaźnie". Sądzimy, że właśnie jubileusz 50-lecia jest doskonałą okazją do umocnienia przyjaźni między LOTEM, a nami — pasażerami Waszych samolotów, czego Jubilatowi jak najbardziej życzymy, dziękując zarazem za rozmowę.

— Dziękuję również.

Rozmowę przeprowadził:
JERZY R. KONIECZNY

ROZWÓJ SIECI LINII MIĘDZYNARODOWYCH PLL LOT

1929
– Brno
– Wiedeń (linie przejęte od Aerolloydu)

1930
1.VI – Bukareszt

1931
29.VI – Sofia
29.VI – Saloniki

1932
17.VII – Ryga
17.VII – Tallin

1934
1.V – Berlin

1936
4.X – Ateny

1937
29.IV – Helsinki
29.IV – Lydda (Palestyna)

1938
1.VII – Budapeszt
15.VII – Kowno

1939
1.III – Bejrut
15.V – Kopenhaga
14.VI – Belgrad
14.VI – Wenecja
14.VI – Rzym

1946
11.V – Berlin
4.VII – Paryż
9.VII – Sztokholm
7.VIII – Praga
17.IX – Moskwa

1947
8.XI – Budapeszt
8.XI – Belgrad

1948
24.V – Bukareszt
12.X – Kopenhaga

1949
24.VI – Bruksela

1953
2.XI – Sofia

1955
29.VII – Wiedeń

1957
1.VI – Ateny
Tirana (zawieszona)

1958
1.IV – Londyn
1.XI – Zurych

1959
1.VI – Amsterdam

1960
23.VI – Rzym

1963
17.VI – Kair

1965
7.IV – Zagrzeb
3.VII – Helsinki
7.IX – Frankfurt n/M

1966
5.IX – Mediolan
13.IX – Bejrut

1968
14.V – Leningrad
1.VII – Kijów

1969
2.IV – Stambuł

1970
11.V – Genewa
11.V – Madryt
Nikozja (nieaktualna)

1972
3.I – Hamburg
16.XII – Bagdad

1973
4.IV – Damaszek
16.IV – Nowy Jork

1974
26.IV – Kolonia
5.VI – Algier
5.VI – Tunis

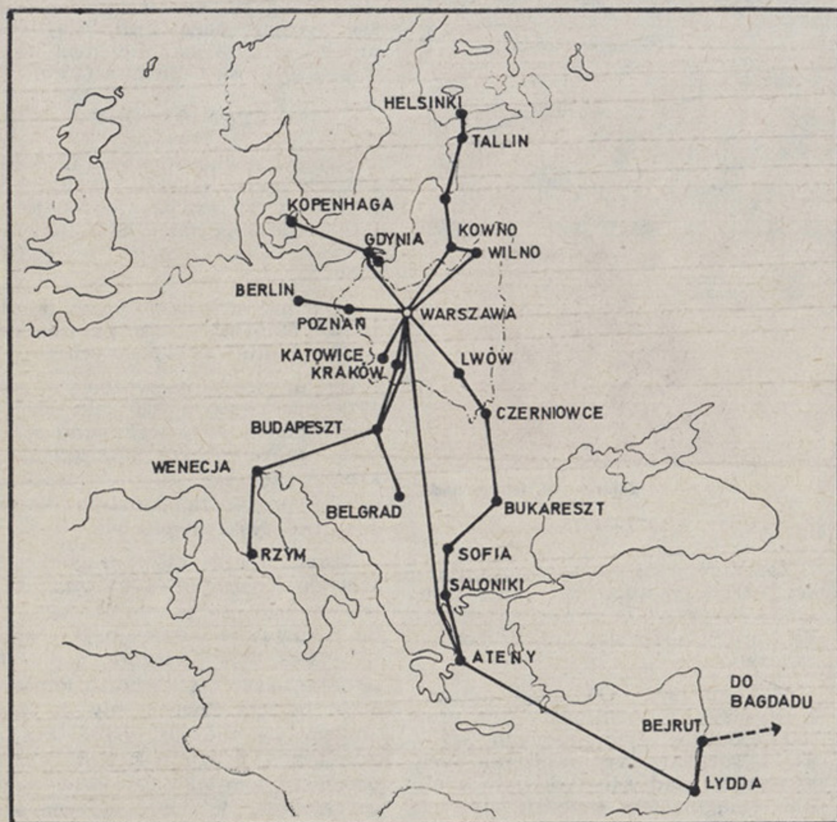
1975
2.IV – Lyon
6.IV – Benghazi

1976
4.VI – Montreal

1977
14.IX – Bombai
14.IX – Dubai
14.IX – Bangkok

1978
1IXI – Kuweit
Linie sezonowe:
Warna
Burgas
Konstanca
Dubrownik
Split
Rijeka

PRZEWOZY LOTU



Sieć połączeń PLL LOT w 1939 r.

Przewóz lotniczy w naszym kraju nie rozpoczął się od daty powstania LOTU. Pierwsze loty transportowe odbywały się w Polsce już w lecie 1919 roku, a pierwsza polska linia lotnicza została otwarta (przez prywatne towarzystwo Aerolloyd) w roku 1922. Mimo to, powstanie w dniu 1 stycznia 1929 roku Polskich Linii Lotniczych LOT ma znaczenie historyczne. Od tego czasu rozwój lotnictwa transportowego w naszym kraju stał się ciągły i podporządkowany nadrzędnym celom państwowym.

GENEZA LOTU

Scalenie przewozu lotniczego w jednym, dobrze wyposażonym przedsiębiorstwie państwowo-samorządowym (86% kapitału państwo, 10% samorządy śląskie, po 2% miasta Bydgoszcz i Poznań) łączyło się z przeprowadzoną w roku 1928 zasadniczą reformą naszego lotnictwa i stanowiło jeden z głównych jej elementów. Przypomnijmy, że w roku 1928 wydane zostało polskie prawo lotnicze i powstał urząd lotnictwa cywilnego na szczeblu departamentu. W tym czasie organizuje się państwowy przemysł lotniczy, powstają pierwsze polskie, wyróżniające się konstrukcje samolotów. Rozpoczyna się działalność aeroklubów i związany z tym intensywny rozwój sportu lotniczego.

1929 — 1939

Przejąwszy od towarzystw prywatnych dobrze wyszkolony personel i umiejętnie go uzupełniając LOT osiągnął już w pierwszych latach swojej działalności wysoki poziom techniczny eksploatacji oraz dobre — jak na owe czasy — wyniki ekonomiczne. Zamiast 3-osobowych, niemieckich Junkersów wprowadzone zostały 8-osobowe samoloty holenderskie Fokker F-VII jednosilnikowe, a następnie w roku 1930, Fokkery 3-silnikowe, budowane w Polsce z licencji. Już w pierwszym roku działalności LOTU liczba pasażerów wzrosła przeszło dwukrotnie. W roku 1930 linia Warszawa — Lwów została przedłużona do Bukaresztu, a w roku następnym do Sofii i Salonik. W roku 1932 zostaje uruchomiona linia Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin, w 1934 LOT przedłuża linię Warszawa — Poznań do Berlina, w 1936 z Salonik do Aten, a następnie do Lyddy (dawna Palestyna).

Szczególnie duży rozwój sieci linii zagranicznych nastąpił w latach 1938—1939. W tym to czasie samoloty LOTU rozpoczęły eksploatację linii do Budapesztu, Belgradu, Wenecji Rzymu i Kopenhagi. Linia południowa została przedłużona do Bejrutu, a do linii północnej włączono Kowno. Na nasze linie skierowano bardzo wówczas nowoczesne samoloty Lockheed-14H „Super Electra". Równocześnie rozpoczął na liniach krajowych loty próbne samolot polskiej konstrukcji PZL „Wicher".

W planach LOTU było otwarcie w 1940 roku linii przez Atlantyk. W związku z tym, w maju 1938, załoga LOTU wykonała na zakupionym w Stanach Zjednoczonych samolocie L-14H próbny rejs długości 24 tys. km, na trasie Los Angeles — Warszawa via Atlantyk Południowy. Lot ten był osiągnięciem na skalę światową.

Pod względem wielkości i poziomu technicznego przewozów LOT w końcowym okresie przedwojennym zaliczany był do czołówki europejskiej. Miarą uznania dla naszych osiągnięć w pierwszych latach był fakt, że w Warszawie zebrali się przedstawiciele lotnictwa cywilnego całego świata, aby uregulować podstawowe zagadnienia lotniczych przewozów międzynarodowych. W wyniku tej pamiętnej konferencji powstała Konwencja Warszawska z 12 października 1929 o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, na której do dziś opiera się odpowiedzialność w przewozie lotniczym.

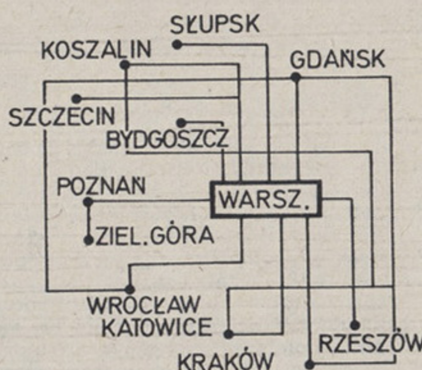
Cały olbrzymi dorobek LOTU zniszczyła wojna.

ODBUDOWA

Wznowienie przewozów lotniczych w naszym kraju nastąpiło jeszcze przed zakończeniem działań wojennych. Wymagała tego m. in. rozpaczliwa sytuacja transportu naziemnego. Już w sierpniu 1944 r., tuż za linią frontu, zostały uruchomione na Po-2, przez Oddział Lotnictwa Cywilnego Dowództwa Wojsk Lotniczych, dwie pierwsze linie: Lublin — Białystok i Lublin — Rzeszów, Przemyśl oraz pięć linii pocztowych. Mimo prymitywnych warunków technicznych (często brak nie tylko łączności radiowej, ale i telefonicznej) do końca 1944 roku wykonano ponad tysiąc lotów, przewożąc 4 811 pasażerów i 73 tony przesyłek.

Działalność Oddziału Lotnictwa Cywilnego DWLot ustała całkowicie w końcu 1945 roku. W tymże roku rozpoczął pracę LOT. Oficjalnie nastąpiło to 6 marca 1945. Dekret z tą datą, powołujący przedsiębiorstwo w obecnej formie, zamieszczony został w pierwszym wydanym po wojnie numerze „Monitora Polskiego", pod pozycją 1.

Powojenny LOT musiał rozpoczynać pracę od nowa. Z dawnych pracowników pozostała w kraju tylko nieliczna garstka, z dawnego majątku — nic. Szybka odbudowa stała się możliwa dzięki nad wyraz ofiarnej, entuzjastycznej pracy pierwszej kadry pracowników oraz dużej pomocy, jaką okazało odradzającemu się transportowi lotniczemu wojsko: polskie i radzieckie.



Sieć aktualnych linii krajowych PLL LOT.

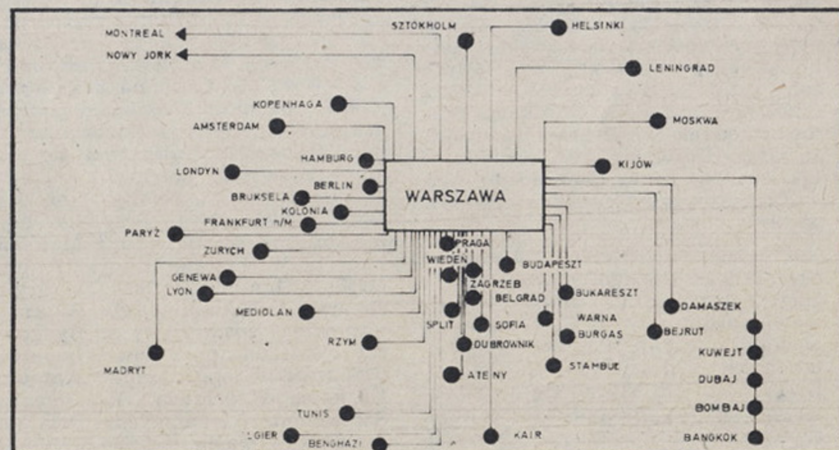
W końcu 1945 roku sieć linii LOTU obejmowała już 11 miast w kraju. W 1946 LOT otwiera pierwsze linie zagraniczne — do Berlina, Paryża, Sztokholmu i Pragi. Tabor LOTU składa się w tym czasie już z 25 samolotów Li-2 i 10 C-47 (DC-3). W 1947 roku zostaje uruchomione połączenie z Budapesztem i Belgradem. Liczba lotów wzrasta do 5 600. Wraz z rozwojem sieci linii następuje odbudowa lotnisk i organizacja biur miejskich.

Warunki pracy w pierwszych latach po wojnie były bardzo trudne, szczególnie dla obsługi technicznej. Pracowała ona przez trzy zimy bez pomieszczeń warsztatowych i hangarów, konserwując i naprawiając samoloty na otwartym polu, podczas deszczu i mrozu.

1948 — 1949

LOT prowadzi w tym czasie intensywne doszkalanie starych i szkolenie nowych pracowników. Dzięki jego staraniom powstaje m, in. sekcja transportu lotniczego w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie.

Przybywają nowe linie zagraniczne. W roku 1948 — do Bukaresztu i Kopenhagi, a w 1949 do Brukseli. Na linie zagraniczne wchodzą samoloty Ił-12. W końcu tego okresu długość sieci wynosi już 8 65z km, z czego 6 220 przyapda na linie zagraniczne.



Sieć linii zagranicznych PLL LOT – lato 1978 r.

W maju 1948 LOT uczestniczy w akcji ochrony roślin, opylając na Li-2 ok. 30 tys. ha lasów. Na szerszą skalę wykonuje się rozpoczęte w roku 1947 loty fotogrametryczne. Opracowany zostaje wnikliwie pierwszy wieloletni plan rozwoju przedsiębiorstwa na lata 1950—1955 (plan 6-letni), zakładający przyspieszony rozwój zarówno linii krajowych jak i zagranicznych. Przewiduje on także szeroką rozbudowę i modernizację portów lotniczych, które w ciągu pierwszych 15 lat powojennych znajdowały się w zarządzie LOTU. Od tej pory etapy rozwoju LOTU znaczą plany wieloletnie.

1950 — 1955

Jednak już w roku 1950 pierwotny plan 6-letni ulega gruntownej zmianie. Wydatnie zostaje ograniczony rozwój linii zagranicznych. W ciągu pierwszych pięciu lat otwarta zostaje tylko linia do Sofii, a w 1955 — do Moskwy i Wiednia. W okresie planu 6-letniego rozwija się natomiast dość szybko komunikacja krajowa oraz usługi pozaprzewozowe na rzecz leśnictwa i rolnictwa.



Zdjęcia: W. Giermasiński.

W roku 1952 LOT uruchomił przewozy taksówkowe na Aero-45. W ówczesnych warunkach polityczno-gospodarczych nie mogły one przynieść właściwych korzyści i zostały po dwóch latach zaniechane.

1956—1960

Okres ten charakteryzują usiłowania nadrobienia opóźnień w rozwoju sieci linii zagranicznych i dążenie do wzrostu przewozów międzynarodowych. Uruchomione są nowe linie: do Aten i Tirany (1957), Londynu i Zurychu (1958), Amsterdamu (1959) i Rzymu (1960), Na początku tego okresu przewozy zagraniczne wynosiły zaledwie 35% ogólnej pracy przewozowej, w ostatnim roku już 64%. Do roku 1957 również szybko rozwija się komunikacja krajowa. Jednak po wysokiej podwyżce taryfy liczba pasażerów spada ze 189 tys. w roku 1957 do 87 tys. w 1958, osiągając zaledwie 109 tys. w 1960.

W końcowych latach 50-ych, w okresie wzmożonego rozwoju transportu lotniczego na całym świecie, wywołanego „rewolucją odrzutową", wystąpiły w LOCIE poważne braki taborowe — ilościowe i jakościowe. LOT z uporem starał się je pokonywać. Wobec niemożności zakupu samolotów nowoczesnych nowych, zaopatruje się w kilka używanych (Convair-240) — starszego typu, ale lepszych od posiadanych. Pozwala to na rozszerzenie sieci europejskiej i znaczny wzrost zdolności przewozowej, ale nie stwarza możliwości wykorzystania ówczesnej wyjątkowej i niepowtarzalnej szansy rozwojowej. Trudności taborowe i w ogóle niedocenianie roli lotnictwa w tym okresie poważnie zaważy na dalszym rozwoju przedsiębiorstwa. Przez wiele lat następnych w dziedzinie transportu lotniczego zajmować będziemy wśród krajów równorzędnych miejsca ostatnie.

1961—1965

W roku 1962 rozpoczyna się wreszcie, na razie jeszcze w ograniczonym zakresie, modernizacja taboru. Na linie międzynarodowe skierowane zostały pierwsze samoloty turbośmigłowe Ił-18 i Viscount-804. Ale na obcych liniach rozpowszechniają się szybko już znacznie lepsze samoloty turboodrzutowe. Ich konkurencyjność sprawia, że nasze tempo rozwojowe w tym okresie maleje. W ciągu całego 5-lecia przybywają zaledwie trzy linie zagraniczne: do Kairu, Frankfurtu n/M i Helsinek. W komunikacji krajowej dochodzi Koszalin.

1966—1970

W latach 1966—1970 nastąpiła dalsza, już bardziej istotna poprawa w taborze LOTU. Z linii zagranicznych zostały całkowicie wycofane samoloty tłokowe Ił-14, a na głównych liniach samoloty turbośmigłowe Ił-18 zostały zastąpione przez turboodrzutowe Tu-134. W ruchu krajowym przestały być użytkowane samoloty tłokowe Li-2. Zastąpiły je wyłączone z lotów zagranicznych Ił-14 oraz turbośmigłowe An-24. W sumie park LOTU zwiększył się o 19 nowych samolotów.

Dzięki tym zmianom przeciętna prędkość przewozu lotniczego wzrosła w ciągu pięciu lat z 495 do 580 km/h na liniach zagranicznych i z 250 do 340 km/h na krajowych.

W porównaniu z okresem poprzedzającym, praca przewozowa w latach 1966—1970 zwiększyła się 2,6-krotnie, w tym ponad 3-krotnie w ruchu krajowym. Nastąpił też znaczny rozwój sieci. Przybyły linie zagraniczne do Bejrutu i Mediolanu (1966), Leningradu i Kijowa (1968), Stambułu (1969), Madrytu, Genewy i Nikozji (1970). W kraju wznowione zostały loty do Bydgoszczy i Katowic oraz powstały nowe, bezpośrednie połączenia Katowic, Krakowa, Wrocławia i Rzeszowa ze Szczecinem i Gdańskiem. Dwa nasze główne miasta portowe otrzymały oprócz tego połączenie między sobą.

1971—1978

Zasadniczy przełom w działalności LOTU nastąpił po roku 1970, kiedy to przestały istnieć przeszkody hamujące rozwój linii długodystansowych.

W roku 1972 LOT mógł zakupić 2 Iły-62 i rozpocząć loty czarterowe do Stanów Zjednoczonych. Szybkie i sprawne wprowadzenie tych samolotów nad Atlantyk było wielkim osiągnięciem przedsiębiorstwa. Otwarta została linia do Bagdadu i Hamburga. Przewozy międzynarodowe osiągnęły rekordowy wzrost o 37%.

W roku 1973 rozpoczęły się regularne loty do Nowego Jorku, przybyła też nowa linia — do Damaszku. Osiągnięto kolejny duży wzrost przewozów zagranicznych — o 30%.

W roku 1974 umocniła się linia do Stanów Zjednoczonych i otwarte zostały nowe — do Algieru, Tunisu i Kolonii. W roku 1975 sieć linii zagranicznych objęła Benghazi i Lyonu, w 1976 wzbogaciła się linia transatlantycka o Montreal, a w 1977 powstało najdłuższe z dotychczasowych połączeń lotniczych LOTU (10 400 km) Warszawa-Bangkok przez Dubaj i Bombaj, do czego w roku 1978 doszło jeszcze międzylądowanie alternatywne w Kuwejcie.

W komunikacji krajowej powtórzyła się sytuacja sprzed 16 lat. Po rekordowym roku 1973, w którym LOT przewiózł 998 tys. pasażerów, w roku 1974, na skutek bardzo wysokiej podwyżki taryfy, nastąpił spadek przewozów do połowy, z trudem osiągając w roku 1978 poziom 800 tysięcy. Sieć linii krajowych objęła w tym okresie dwa nowe miasta: Słupsk i Zieloną Górę.

STAN OBECNY

Sieć międzynarodowych linii LOTU obejmuje obecnie (1.I.1979) 43 miasta w 20 krajach europejskich i 14 pozaeuropejskich. Sieć linii krajowych łączy 12 miast wojewódzkich.

LOT ma 45 samolotów o łącznej liczbie ok. 4 000 miejsc pasażerskich, w tym 7 długodystansowych Ił-62.

Ogólna praca przewozowa w roku 1978 przekroczyła 220 mln tkm, z czego ponad 90% wykonano w lotach zagranicznych. Należy podkreślić, że zagraniczne przewozy LOTU przynoszą państwu bardzo poważne zyski dewizowe.

Uruchomienie lotów długodystansowych i związany z tym duży wzrost ogólnej pracy przewozowej (w porównaniu z rokiem 1970 przeszło 3-krotny) znacznie poprawiło pozycję naszego transportu lotniczego w świecie. Znajdujemy się obecnie na 45 miejscu wśród krajów ICAO, a w rodzinie krajów RWPG pod względem wielkości pracy przewozowej w lotach międzynarodowych wyprzedzamy już Węgry, Czechosłowację i NRD.

Zielone światło dla LOTU nie gaśnie. Ale też trudności nie maleją. Wzrostowi przewozów powinien towarzyszyć odpowiedni rozwój infrastruktury. Tymczasem nasze porty lotnicze odczuwają coraz poważniejsze niedostatki. Na rynkach międzynarodowych znowu przybiera na sile walka konkurencyjna. Ciągły i szybki postęp techniczny w lotnictwie wymaga coraz większych nakładów (są one jednak — szczególnie w naszych warunkach — wysoce opłacalne).

Aby LOT mógł się nadal rozwijać, potrzeba oprócz wysiłku załogi — zwiększonych środków.

JERZY OSIŃSKI

PODSTAWOWE WSKAŹNIKI ROZWOJU PLL LOT W KOŃCOWYCH LATACH OKRESÓW 5-LETNICH

Wskaźnik	1929	1938	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1978*
Rozwój sieci linii									
Obsługiwanych państw obcych	2	15	8	12	16	21	24	30	34
Obsługiwanych miast obcych	2	18	8	13	17	21	30	44	43
Obsługiwanych miast w kraju	4	6	9	10	7	8	10	10	12
Stan inwentarzowy taboru									
Ogółem samolotów komunik.	7	14	46	44	40	28	34	39	45
w tym: — Li-2 i C-47			36	36	24	6	—	—	—
— Il-12 i Ił-14			5	6	12	12	7	—	—
— An-24			—	—	—	—	14	17	17
— Il-18			—	—	—	7	8	9	9
— Tu-134 i Tu-134A			—	—	—	—	5	8	12
— Il-62			—	—	—	—	—	5	7
— Inne			5	2	4	3	—	—	—
Zatrudnienie									
Ogółem pracowników	.	520	.	1 296	1 398	2 161	3 301	4 661	5 290
Przewóz pasażerów — tys.									
Ogółem	16,4	35,4	89,0	159,2	175,7	368,2	958,7	1 596,1	1 800
W lotach międzynarod.			6,1	17,4	66,1	153,7	324,6	810,0	1 000
W lotach krajowych			82,6	141,8	109,6	214,5	634,1	786,1	800
Przewóz ładunków — tys. ton									
Ogółem	0,3	1,0	1,0	2,8	3,5	7,3	19,8	20,3	20
W lotach międzynarod.			0,5	1,0	2,5	4,9	11,5	11,7	12
W lotach krajowych			0,5	1,8	1,0	2,4	8,3	8,6	8
Praca przewozowa — mln tkm									
Ogółem	0,8	1,7	2,9	6,3	11,3	25,5	67,3	162,1	220
W lotach międzynarod.			0,9	2,4	8,3	19,4	48,6	138,2	192
W lotach krajowych			2,0	3,9	3,0	6,1	18,7	23,9	28

* Dane wstępne (przewidywanie)



LO-006

Tak, tak, LO-006. Na pewno. Szyfr ten wskazuje, że samolot polskich linii lotniczych LOT wykonuje lot do Ameryki Północnej. Dokładniej: do Nowego Jorku, albo po drodze — do Montrealu. Dla specjalistów ruchu lotniczego, dla wszystkich pracowników naszego transportu powietrznego szyfr LO-006 jest jasny jak Słońce. W rozkładzie lotów znajdziesz, Drogi Czytelniku, jeszcze dalsze części szyfru. Ot na przykład IL-6. Co to może być? Naturalnie, oznacza to samolot transportowy IŁ-62 obsługujący trasę transatlantycką. Szybko dodam: szyfr zrozumiały dla wszystkich przewoźników powietrznych. Na przykład amerykańskie towarzystwo Pan American ma skróconą nazwę w tymże umownym „języku" szyfrowym złożoną tylko z dwóch liter — PA. Warszawa, to dla informacji nie wtajemniczonych, tylko WAW, a Nowy Jork — JFK, od nazwy portu lotniczego imienia J. F. Kenned'ego.

Ten krótki wstęp był mi potrzebny, aby zapowiedzieć lot przez Atlantyk, lepiej — ponad Atlantykiem, na odległość 7 402 km, co wyliczyli biegli w pomiarach geograficznych. Tyle bowiem kilometrów dzieli warszawskie Okęcie od portu nowojorskiego — JFK. Odległość niebagatelna, którą możemy jednak łatwo pokonać, wsiadając po prostu do samolotu. Jesteśmy tam otuleni cieplutkim kocem przez uczynne panie stewardesy i przez nie też solidnie nakarmieni i napojeni, cierpliwie czekając aż samolot wyląduje na amerykańskim kontynencie. Zwykle po około 12 godzinach lotu docieramy do celu naszej podróży, dziwiąc się jak też mogli niegdyś ludzie podróżować do Ameryki statkami, pokonującymi trasę z Europy do USA w co najmniej 7 pełnych dób.

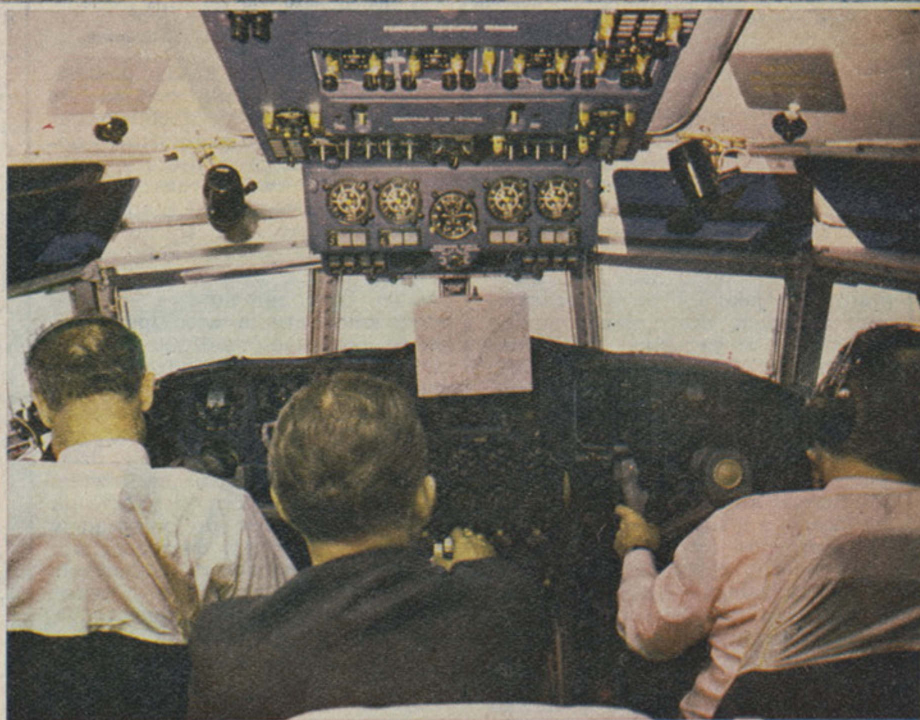
Przez Atlantyk latamy już od 1973 r., a więc trasa jest doskonale przetarta, wytyczona, a piloci nasi znają nieomal każdy metr przestrzeni powietrznej. Z uczuciem pełnego zaufania powierzamy się zatem człodze „Tadeusza Kościuszki" czy „Kazimierza Pułaskiego", o ile te akurat maszyny skierowane są na transatlantycką trasę. Bo możemy również polecieć samolotem o innej nazwie, ale zawsze będzie to IŁ-62, samolot dalekiego zasięgu.

Stoi tam przed budynkiem dworca, oddalony jakieś 300 m od zabudowań. Nie, nie będziemy podawać, ile też mierzy od łba do ogona i z powrotem, ale warto wiedzieć, że do tak dalekiego lotu pije paliwo jak smok. Zabiera 168 pasażerów, którzy wraz z bagażami i innymi ładunkami, a także załogą tworzą tak zwany „ciężar handlowy", który wynosi dobre 23 000 kg.

Ale muszę zacząć od początku, by nie dać się ponieść fantazji. Nie chodzi wcale, a wcale, o opis na pewno wspaniałego lotu transkontynentalnego, a o przedstawienie tegoż lotu niejako od strony kulis, no powiedzmy — z kabiny załogi. Przecież, aby każdy lot odbył się zgodnie z rozkładem, niejednokrotnie dokładniejszym niż na trasach dróg żelaznych, nieodzowna jest ogromna praca zespołu ludzi, dużego zespołu wielu pracowników linii lotniczych. A przecież nie tylko ważny jest rozkład lotu. Najważniejsze jest bezpieczeństwo, które może być zachowane dzięki doskonale pracującym systemom ludzkim i systemom technicznym. Tylko dla pasażera jest to zwykły lot rozkładowy na trasie Warszawa-Nowy Jork. Dla załogi jest to trudna, bardzo odpowiedzialna praca, wymagająca dużej dyscypliny wewnętrznej, opanowania, no i — umiłowania zawodu. Dodam jeszcze: każdy lot jest inny, w każdym locie mogą przecież występować inne zjawiska atmosferyczne, za każdym razem możemy lecieć odrobinę w prawo lub lewo, raz mamy wiatr bardziej czołowy, a raz bardziej boczny. Inna sytuacja jest zimą, a inna latem. Ale nasz samolot zawsze musi bezpiecznie dotrzeć do miejsca przeznaczenia, bez względu na szybko lub powoli zmieniającą się sytuację.

Nad tym, aby pasażerowie czuli się jak najlepiej, nad ich bezpieczeństwem, czuwa załoga samolotu i cały system służb naziemnych nie tylko w naszym kraju. Może dokładniej: system ruchu powietrznego. Załoga, to znaczy: kapitan, drugi pilot, inżynier, nawigator i radiotelegrafista. Razem 5 osób. Ponadto pięć stewardes, gospodyń naszego statku powietrznego. Co najmniej pięć pań, chociaż może nieraz zdarzyć się taka sytuacja, że dochodzi jeszcze jedna stewardesa, specjalistka na przykład potrzebna do opieki nad chorym pasażerem dorosłym lub dzieckiem. Razem 10 osób, tworzących załogę wielkiego samolotu Ił-62.

A więc załoga. Od tego powinienem zacząć. Mniej więcej na półtorej godziny. No, nawet dokładnie co najmniej półtorej godziny przed startem załoga przystępuje do szczegółowego zapoznania się z planem lotu. Piszę — załoga, ale mam oczywiście na myśli przede wszystkim pięć osób, które zajmują miejsca w kabinie załogi, chociaż przy rozpatrywaniu planu lotu nie zawsze uczestniczyć musi cała piątka. Kapitan, drugi pilot i nawigator na pewno muszą się znajdować tam, gdzie omawiany jest plan lotu.



Zaczynamy zatem od pogody. Nie interesuje nas przy tym aktualna pogoda panująca na trasie. Nam chodzi o pogodę, jaka będzie podczas naszego przelotu za kilka lub kilkanaście godzin. To, że obecnie nad Ameryką jest mgła, jeszcze nic nie znaczy, my chcemy wiedzieć, czy ona tam będzie za 10—13 godzin, kiedy wejdziemy na rejon docelowy. Zastanawiamy się zatem, czy lecieć, czy nie lecieć, a jeśli już lecimy, to jaką trasą!? Z przedłożonych nam komunikatów meteorologicznych musimy sami umieć wyciągać wnioski. Ale wiemy z doświadczenia, co też można oczekiwać po takiej lub innej sytuacji pogodowej, po takim, a nie innym symbolu na mapie synoptycznej. Nie mamy nadmiaru czasu na przemyśliwanie. Decyzja musi być jednoznaczna: lecimy taką, a nie inną trasą.

Najczęściej do Nowego Jorku latamy przez Gander. Miejscowość ta znajduje się na Nowej Funlandii. Jest to dla nas, dla naszego samolotu, trasa najwygodniejsza, najbardziej ekonomiczna. Dawniej lataliśmy przez Shannon (Irlandia), ale była to trasa mniej ekonomiczna. gdy chodzi na przykład o zużycie

NA ZDJĘCIACH – od góry: Nasz transatlantyk Ił-62 „Kazimierz Pułaski". PLL LOT dysponują siedmioma samolotami tego typu.

Fragment kabiny załogi samolotu Ił-62..

Tak wygląda plan lotu LO 006 z Warszawy do Nowego Jorku. Zdjęcia: PLL LOT

```
    ZC 053
QU SNNOOEI DUBOVEI NYCOWPA WAWENLO WAWOOLO NYCXDPA YQXXSLO
.DUBOOEI 280510DM
PDM
PLN LO 006 EPWA/KJFK VIA TRACK ALFA NA 119
FUEL FLOW BASED ON MACH .80 /TAS BASED ON MACH .78/FL 310
10W/330 30W/350 LOACH/390
TEMP STD ISA PLUS 10 DIST 3817 ETOW 161500
CK.PT MT/AW DFT TAS GS. DIS TIME TOT. BURN ACT.BURN...ETO/ATO
TOC.. R23.. 000 417 410 164 0024 0024 6450
ROE.. R23.. 000 469 460 126 0016 0040 2480
VES.. R23.. R05 469 427 226 0032 0112 4800
UIR.. 297.0 R07 469 448 120 0016 0128 2360
CLONG 297.0 R09 469 486 174 0021 0149 3045
STN.. 297.0 R12 469 488 205 0025 0214 3604
 59/10 304.0 R08 469 509 129 0015 0229 2074
61/20 310.0 R04 464 483 323 0040 0309 5593
61/30 295.0 000 464 460 291 0038 0347 4956
60/40 288.0 L07 460 433 301 0042 0429 5510
57/50 273.0 L09 460 427 361 0051 0520 6077
LOACH 251.0 L10 460 402 250 0037 0557 4289
HADOK 266.0 L05 458 389 128 0020 0617 2700
CYKK. 259.0 L01 458 378 265 0042 0659 4480

YZV.. HL582 R04 458 386 076 0012 0711 1240
PQI.. HL582 R08 458 380 220 0035 0746 3500
ENE.. J55.. R06 458 380 228 0036 0822 3510
TOD.. J55.. R04 458 390 129 0020 0842 1900
KJFK. STAR. ... 343 290 101 0021 0903 1000


69568 BURNOFF
02820  FIVE PER CENT ENROUTE RESERVE
08845  ALTN PLUS HOLDING FUEL/ALTN/KBOS
.1000 TAXI FUEL
82233  FLIGHT PLAN FUEL
PLS ACK CARVIN AER LINGUS OPS CONTROL
-
```



Międzynarodowy port lotniczy im. J.F. Kennedy'ego w Nowym Jorku. Na pierwszym planie widoczne stoiska Pan American, z których korzystają samoloty PLL LOT. Zdjęcie: L. Zielaskowski

paliwa. A z paliwem liczą się dzisiaj wszyscy, my też. Mamy przed sobą około 7 godzin lotu. W Gander pobierzemy dodatkowo paliwo i bezzwłocznie wyruszamy w dalszą drogę do Nowego Jorku. Lądowanie w Gander jest korzystne również z innych względów. Po lądowaniu na kontynencie amerykańskim od tej chwili nasz lot traktowany jest jako lot wewnątrzkrajowy, a zatem nie płacimy zbyt wielkich sum za usługi lotniskowe w Nowym Jorku czy Montrealu (Kanada). Chodzi tu o opłaty postojowe, sprzątanie, opłaty lotniskowe i inne koszty związane z pobytem samolotu transportowego w obcym porcie. Korzyść zatem bardzo wymierna. W konkretnej walucie. Tak na oko — z tysiąc dolarów oszczędności przynosi lot przez Gander.

W dalszym ciągu rozgrywamy — to znaczy załoga — plan lotu. Mamy świeżutki, prosto z dalekopisu, specjalnie opracowany plan lotu. Zwykle otrzymujemy go z towarzystwa „Aer Lingus" w ramach płatnej usługi. Plan ten to półówka stronicy papieru podaniowego. Naniesione tutaj są liczby, dane dotyczące lotu w określonym dniu. Nawigator ma na tym kawałku papieru niezbędne informacje. Bardzo proszę spojrzeć na zaszyfrowany plan-klucz, bardzo pomocny do rozgrywanej partii przed lotem atlantyckim. Czas nieubłaganie ucieka, musimy już mieć wybraną trasę. Bo jeśli zdecydowaliśmy się lecieć np. w ostatniej chwili przez Shannon, to przerywamy nalewanie paliwa: wystarczy 45 000 kg, a jeśli lecimy przez Gander, musimy mieć w zbiornikach 78 000 kg paliwa.

Dodam: decyzja musi być bezbłędna! Ostateczna decyzja należy do kapitana, do dowódcy samolotu. Obliczenia przeprowadzone zostają dzięki pomocy inżyniera pokładowego, nawigatora, no i przede wszystkim drugiego pilota, najczęściej o kwalifikacjach równych kapitanowi. I jeszcze ważne bardzo sprawy, te z ostatnich nieomal minut przed startem: jaka jest prędkość wiatru, jaka jest temperatura powietrza w danej chwili i jaka będzie w momencie startu (to najważniejszy czynnik). Od tych bowiem warunków uzależniony jest nasz rozbieg na ściśle określonej długości drogi startowej. Jeśli warunki zmieniają się, trzeba naturalnie zmniejszyć ilość paliwa, lub ładunku (pasażerów tylko nie ruszamy, bo tego zrobić nie możemy służąc ich przecież interesom). Proszę sobie wyobrazić, że wszystko o czym piszę odbywa się na pewno szybciej, bo start nie może być opóźniony i nikt by nie uwzględnił faktu, że zbyt długo przelewaliśmy paliwo.

Wszystko zostało wyliczone co do milimetra. Załoga bierze teraz swoje walizki i spokojnie przechodzi przez kontrolę celną na tych samych prawach co każdy pasażer. Tutaj protekcji i ulg nie ma. Po odprawie, jak to się fachowo nazywa, sprawdzeniu paszportów i dokumentów, załoga podjeżdża autobusikiem do swojej maszyny. Do odlotu w tym momencie mamy około pół godziny. Nie tracąc czasu, rozpoczynamy proceduralny przegląd, zgodnie z listą kontrolną dla danego typu samolotu i danymi warunkami lotu. A więc sprawdzane są podzespoły zewnętrzne, następnie wszystkie urządzenia wewnętrzne kabiny pasażerskiej i kabiny załogi. Musimy być pewni, że wszystkie lampki sygnalizacyjne, przyciski, włączniki, dźwignie, działają bez zarzutu, są na swoim miejscu (!) itp. Ten wykrzyknik odnosi się nie tyle do przyrządów pokładowych co np. do maski tlenowej i słuchawek radiowych. Sprawdzane są wszystkie systemy, a jest ich tutaj na pokładzie bez liku.

Mamy już pasażerów na pokładzie. Stewardesy sprawdzają czy wszystko w porządku, interesując się dosłownie każdym pasażerem czy wygodnie siedzi, czy czegoś nie zapomniał. Jeśli wszystko w porządku w kabinie pasażerskiej, to właściwie nie pozostaje nam nic innego, jak poprosić wieżę kontroli o instrukcję kołowania. Przed kadłubem samolotu pojawia się samochodzik z napisem Follow me (w tym przypadku — kołuj za mną) i wyprowadza samolot na właściwy pas startowy.

Po chwili z wieży kontroli drogą radiową biegnie zezwolenie na start, uzupełnione instrukcją, jak mamy się zachować w przestrzeni powietrznej kraju, na jakiej wysokości mamy lecieć, kiedy zakręcić itp. Powoli, bardzo powoli nabieramy wysokości — proszę nie zapominać, że samolot jest potężnie obciążony do wielkiego skoku przez Atlantyk.

Bierzemy teraz kurs na Grudziądz, kierując się mniej więcej na Bornholm. W okolicach Szkocji czy Irlandii nawiązujemy łączność ze stacjami naziemnymi pełniącymi odpowiedzialne funkcje kontrolerów ruchu lotniczego ponad Atlantykiem. Na każdy dzień ustalane są odpowiednie „korytarze"-szlaki, po których na różnych naturalnie wysokościach i przy różnych prędkościach poruszają się samoloty obsługujące linie transatlantyckie. Otrzymujemy zatem zezwolenie na przelot takim, a takim szlakiem z taką, a taką prędkością wyrażoną w liczbie Macha.

Ruch regulowany jest bardzo dobrze i dokładnie. Znają tutaj typy poszczególnych maszyn, wiedzą jakie są ich najekonomiczniejsze prędkości i wysokości — stąd też dyspozycje rzadko odbiegają od realiów, chociaż może się zdarzyć taki przypadek, że kapitan prosi o skorygowanie dyspozycji, bo jego samolot jest np. szybszy, albo też leci z mniejszą prędkością. Mówiąc obrazowo — kontrola ruchu pełni tutaj funkcję milicji drogowej. Otrzymujemy naturalnie punkt wyjścia z Europy nad Atlantyk i spokojnie już teraz lecimy z pełnym Słońcu w stronę Wielkiej Wody.

Naturalnie, przed zbliżaniem się do Atlantyku nasze stewardesy, zgodnie z międzynarodowymi zaleceniami IATA, zapoznają pasażerów z... modą obowiązującą w przypadku uszkodzenia samolotu. Chodzi o umiejętność zakładania i posługiwania się kamizelką ratunkową, jak ją uruchamiać, jak posługiwać się radiostacją, no i w jaki sposób korzystać z wyjść awaryjnych. Ceremonia obowiązkowa — dodam — na wszystkich liniach świata.

Z punktu wyjścia na Atlantyk dostajemy co 10 stopni długości geograficznej odpowiednią szerokość. Lecimy zatem zgodnie z planem i dokładnie po szlaku. Nasza trasa wiedzie nieraz ponad Grenlandią. Cały czas lotu utrzymujemy łączność. Mamy obowiązek co 10 stopni długości geograficznej zgłaszać swoje położenie i czas przybycia do następnego południka. Pracę tę wykonuje radiotelegrafista, dysponujący na pokładzie bogatym zestawem radionadawczym. Trzeba koniecznie dodać, że każdy samolot lecący przez Atlantyk musi mieć aparaturę radiową z włączoną częstotliwością 121,5 MHz, a radiotelegrafista musi prowadzić nasłuch, czy ktoś nie znajduje się w niebezpieczeństwie, bo na tej właśnie częstotliwości nadany może być sygnał SOS, lub inny wzywający pomocy — zarówno na wodzie jak i w powietrzu.

Systemem obecnie wykorzystywanym jest system nawigacyjny „Omega". Mądra maszynka — komputer pokładowy. Nasze samoloty mają zawsze na pokładzie dwa takie komputery nawigacyjne, zabezpieczające przed ewentualnymi pomyłkami. I ta „Omega" potrafi nas prowadzić ponad Atlantykiem, gdzie przecież nie ma ani stacji nawodnych czy naziemnych, które mogłyby służyć informacją. „Omega" odpowiednio zaprogramowana podaje w każdej fazie lotu odpowiedź na pytania, jakim kursem lecimy, jakie mamy znoszenie pod wpływem wiatru, jaką mamy prędkość, kiedy będziemy na poszczególnych odcinkach naszej trasy — wystarczy nacisnąć odpowiedni przycisk. Proszę tylko nie myśleć, że dzięki komputerowi rzuciliśmy w kąt nasze stare suwaki nawigacyjne i logarytmiczne, mapy i inne pomoce. Na pewno nie, ale trzeba przyznać, że mniej mamy teraz zajęć przy obliczeniach, które można nazwać tradycyjnymi. Liczymy szybciej i dokładniej.

Po siedmiu godzinach lotu mamy pod sobą Gander na Nowej Funlandii. Jest to bardzo spokojne, zaciszne lotnisko. Lądujemy. Prosimy pasażerów o rozprostowanie nóg i obejrzenie zabudowań portu, a nasz samolot tymczasem popija sobie paliwo, by móc dolecieć do Nowego Jorku. Na podchwytliwe pytanie, dlaczego nie lecimy bez lądowania do miejsca przeznaczenia, od razu odpowiadam. Bardzo trudno pokonać trasę z Europy do Ameryki tym typem samolotu, którym dysponujemy. Natomiast z powrotem zawsze lecimy bez potrzeby lądowania po drodze. Mamy wiatr w plecy.

W Gander nie marudzimy. Mniej więcej po 60 minutach startujemy w stronę Nowego Jorku. Ruch tutaj już ogromny. Naturalnie łączność odbywa się w języku „amerykańskim", zbliżonym do angielskiego, ale dla bardzo wybitnych znawców, bo i piloci z Wielkiej Brytanii mają nieraz kłopoty ze zrozumieniem kontrolera, akurat w tym momencie np. palącego cygaro lub żującego gumę i usiłującego przekazać informację załodze danego statku powietrznego. No, ale i te trudności mają nasze załogi za sobą. Na korzyść Amerykanów trzeba dodać, że jak raz przekażą zezwolenie i informacje, to nie wtrącają się już aż do momentu, kiedy samolot znajdzie się w zasięgu portu.

Im bliżej portu docelowego, tym większy ruch w powietrzu. Musimy teraz uważać, skupić się jeszcze bardziej niż nad Atlantykiem. Dostajemy zatem informacje od wejścia na ziemię amerykańską aż do lotniska docelowego: konkretnie jaką drogą mamy lecieć, na jakiej wysokości i z jaką prędkością. Do Nowego Jorku mamy mniej więcej dwie godziny i dwadzieścia minut lotu. Wysokość około 11 km. Z Gander oczywiście możemy lecieć także do Chicago lub Montrealu. Ale to tak na marginesie. Może ktoś zapytać, a jak z punktualnością? No właśnie, musimy być punktualni, bo przecież pasażerowie mają określone plany, chcą uzyskać połączenia na innych, już amerykańskich liniach i to wszystko musi się zgadzać. Nikt na nas nie będzie czekał. A zatem punktualność przylotu obowiązuje. Ba, ale nad Nowym Jorkiem, szczególnie przy kiepskiej pogodzie, trzeba nieraz czekać na kolejność lądowania. Wchodzimy wówczas w ściśle zaplanowany rejon i oczekujemy na zezwolenie lądowania. Wreszcie otrzymujemy zezwolenie i teraz rozpoczynamy schodzenie.

Zwykle przebijamy chmury i nagle znajdujemy się w — dobrze zatłoczonym samolotami obszarze. Przed nami grzbiet jakiegoś olbrzyma, obok nas skrzydła innej maszyny, w górze ogon sąsiada. Gęsto od samolotów jak ptaków na filmie Hitchcocka „Ptaki". Teraz można dosłownie powiedzieć, że mamy pełne ręce roboty. Z wieży kontroli padają dokładne dyspozycje, jaką mamy zachować prędkość, ani mniejszą ani większą bo przecież i przed nami i za nami samoloty. Kontrolerzy prowadzą nas bardzo dokładnie, a my nie tracimy z oczu tablicy przyrządów, m.in. z prędkościomierzem, naturalnie tym wyskalowanym w węzłach. Wolniutko, na wychylonych klapach i skrzelach zbliżamy się do Ziemi. Oczywiście, mamy jeszcze zapas paliwa na wszelki wypadek, ale już wiemy, że zbliżamy się do pasa lądowania. Po chwili koła dotykają betonu. Jesteśmy na lotnisku nowojorskim JFK.

Teraz powinniśmy się odprężyć po trudach podróży i śmiało podkołować do naszego, a dokładniej użytkowanego przez nas razem z Pan American stoiska (na podobnej zasadzie wymienność Pan-Am korzysta z naszych stoisk w Warszawie). Nic z tych rzeczy, proszę Szanownych Czytelników. Jeśli mamy tutaj w Nowym Jorku mgiełkę z deszczykiem, znalezienie pasa właściwego i dokołowanie do stoiska nie jest zadaniem łatwym. Tym bardziej że nie ma tutaj samochodziku z napisem „Follow me" i trzeba szukać drogi — teraz dosłownie drogi — samemu. Współczuję kapitanom i drugim pilotom, któremu szą w tym labiryncie dróg startowych kołować uważając na wszystko i wszystkich, mając przecież świeżo w pamięci tragedię na Wyspach Kanaryjskich, która zdarzyła się nie w powietrzu, a właśnie na Ziemi. Suniemy zatem po pasach JFK, dobrze wypatrując przejazdów, podjazdów, aby wreszcie znaleźć się przy naszym stoisku. No, teraz można naprawdę odetchnąć. Przede wszystkim pasażerowie, a następnie załoga opuszczają samolot. Do pracy przystępują mechanicy... Za trzy godziny, ale już z inną załogą, Ił-62 wystartuje do Polski. Ale to już będzie inny Lot: LO-007.

PAWEŁ ELSZTEIN



PAŃSKIE OKO KONIA TUCZY

Zdjęcia: J. Czerniak (2), W. Giermasiński (1)

Z polskich lotnisk codziennie startują samoloty z napisem LOT w różnych kierunkach świata: na zachód, na południe, na wschód i na północ. Za granicę i wewnątrz kraju. Pasażerowie korzystający z tego dogodnego środka komunikacji, wsiadając na pokład, częstokroć nie zdają sobie sprawy, ile pracy muszą włożyć pracownicy Polskich Linii Lotniczych LOT wielu różnych działów przed każdym rejsem. Zwłaszcza pracownicy służby technicznej, niewidocznej dla przeciętnego pasażera. Wszystko musi być przez nich sprawdzone, bowiem lotnictwo nie znosi tandety. Dlatego na zasadzie, że pańskie oko konia tuczy, lotowcy wkładają w swoją pracę serce, by — jak dotychczas — samoloty ze znakiem żurawia były jednym z najbezpieczniejszych środków transportu.

Każdy samolot odrzutowy jest przez nich poddawany różnorodnym „torturom", ujawniającym ewentualne usterki i są one przez nich usuwane, tak aby na trasę mógł wylecieć samolot pełnosprawny i bezpieczny. Częstokroć tę pracę wykonuje się także w nocy, aby w ciągu dnia samolot mógł służyć swojemu zasadniczemu celowi — przewozowi pasażerów i ładunków.

Zacznijmy może od codziennej, przedstartowej obsługi każdego bez wyjątku samolotu. Z Okęcia nie wystartuje żaden samolot bez podpisów poświadczających przez uprawnione osoby jego pełnej sprawności. Przed każdym startem na pokład odrzutowca wchodzi grupa licencjonowanych mechaników mających uprawnienia państwowe. Każdy mechanik, specjalista z innej dziedziny, sprawdza stan określonych części samolotu i jego urządzeń. Na przykład specjalista od silników sprawdza stan wszystkich zespołów napędowych samolotu przede wszystkim na podstawie ich wyglądu zewnętrznego. Bada uważnie turbiny ostatniego stopnia, sprężarki pierwszego stopnia, wloty powietrza oraz sprawdza ilość oleju w każdym silniku.

Specjalista od płatowca sprawdza stan kadłuba i skrzydeł głównie pod kątem, czy nie ma uszkodzeń powierzchni zewnętrznych, następnie kontroluje ogumienie podwozia oraz stan zewnętrzny elementów sterowania, odgromników itd. Z kolei przechodzi do wnętrza samolotu, gdzie kontroluje stan pasów bezpieczeństwa na wszystkich fotelach oraz stan wyposażenia ratowniczego.

Specjalista od przyrządów pokładowych i wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego sprawdza działanie komputera nawigacyjnego, rejestratorów parametrów lotu (tzw. czarnych skrzynek), funkcjonowanie podstawowych przyrządów (np. czy wysokościomierz samolotu stojącego na ziemi wskazuje zero), a ponadto uzupełnia zapas tlenu w instalacji tlenowej.

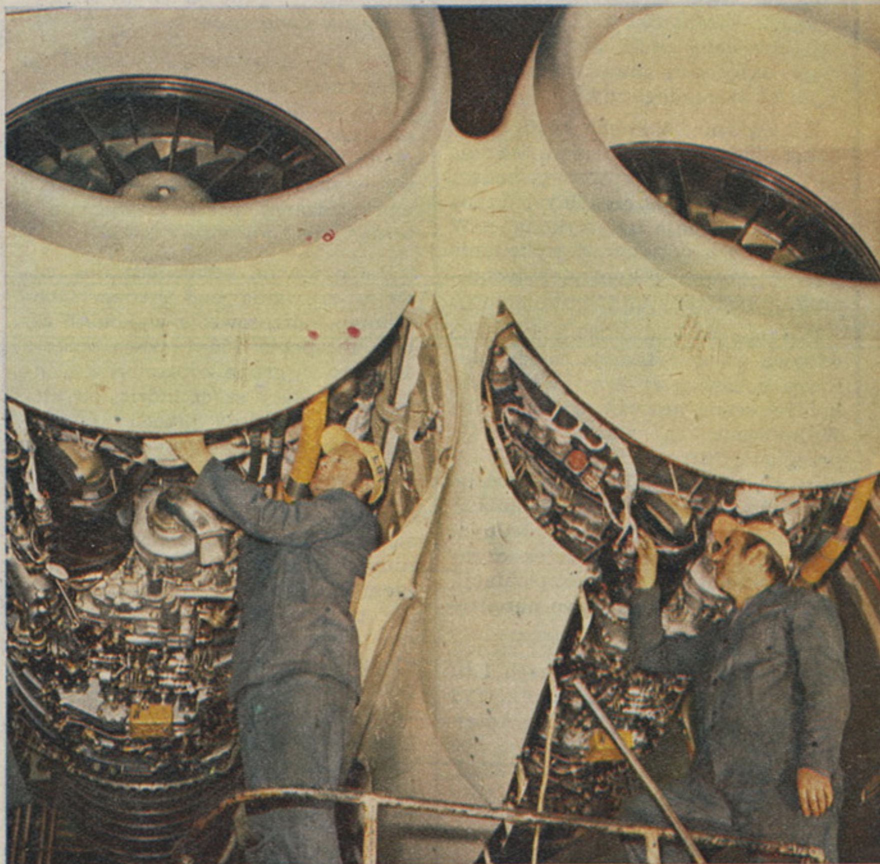
Specjalista od wyposażenia elektrycznego sprawdza stan akumulatorów pokładowych, stan oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego, stan układów sygnalizacji, instalacji przeciwpożarowych oraz działanie pozycyjnych i antykolizyjnych świateł samolotu.

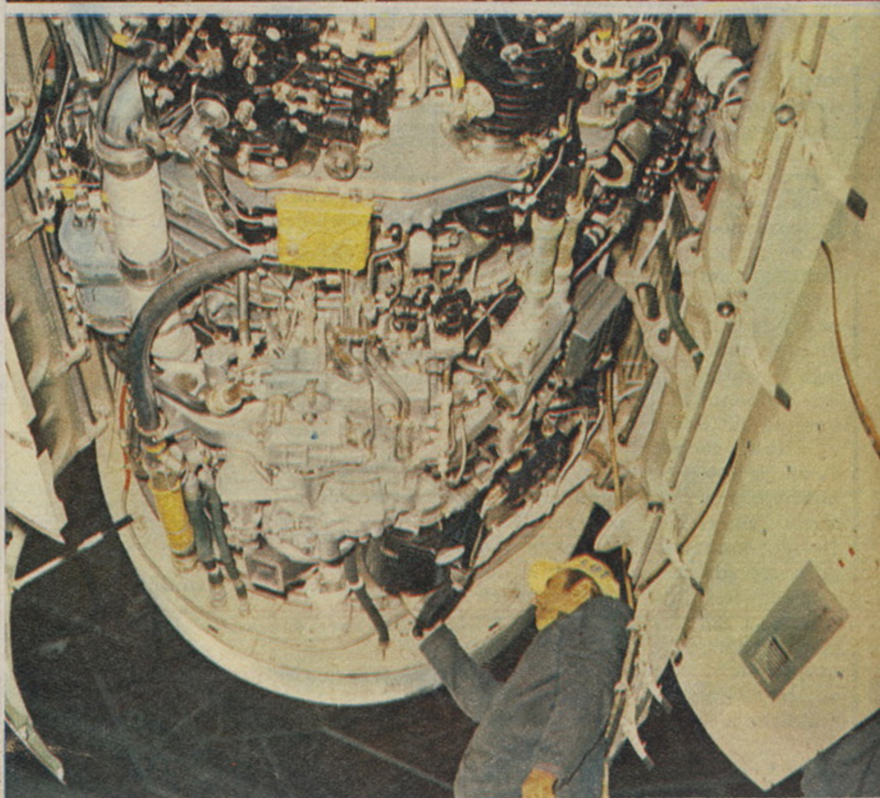
Specjalista od wyposażenia radiowego (a ściślej mówiąc — od urządzeń radionawigacyjnych, radiokomunikacyjnych i radiolokacyjnych) kontroluje stan anten samolotu, zakłada taśmy do magnetofonu rejestrującego wszystkie rozmowy załogi z ziemią i między sobą, sprawdza stan słuchawek i mikrofonów, kontroluje działanie układów nawigacji itd.

Opisany wyżej przegląd przedstartowy każdego samolotu trwa około dwóch godzin i jeśli wszystko jest w porządku, samolot jest dopuszczony do kolejnego rejsu. Mechanicy pracują na trzy zmiany, aby kolejny samolot ze znakami rejestracyjnymi SP-... mógł już od wczesnych godzin rannych przewozić punktualnie pasażerów.

Czuwanie nad stanem technicznym każdego samolotu prześledzimy na przykładzie jednego, wybranego działu, który nosi nazwę Oddziału Obsługi Technicznej Samolotów Odrzutowych, którego kierownikiem jest **inż. Jan Ciejka.** Dział ten liczy 196 pracowników, z czego 193 jest pracownikami bezpośrednio produkcyjnymi; gdyż 17-osobowy personel dozoru technicznego też zalicza się do grupy osób bezpośrednio produkcyjnych.

Zadaniem wykonywanym przez opisywany dział jest przegląd profilaktyczny wszystkich samolotów odrzutowych po upływie dziesięciu dni od poprzedniego przeglądu tego ▶





typu. Teraz samolot jest sprawdzany w hangarze i kontrola jest bardziej szczegółowa. Z reguły ten przegląd jest dokonywany w nocy i trwa około ośmiu godzin. Przeglądane są wszystkie najbardziej odpowiedzialne miejsca i zespoły, które rzutują na bezpieczeństwo lotów. Odbywa się to bez większego rozkręcania i bez większego demontażu części czy wybudowy przyrządów. Oprócz kontroli wymienionych urządzeń i miejsc, częstokroć jest tu dokonywana wymiana ogumienia podwozia, uzupełnienie oleju i z reguły gruntowne mycie i sprzątanie. Cała brygada uwija się, aby samolot był rano gotowy do rejsu.

Każdy odrzutowiec LOTU po przebyciu 300 godzin w powietrzu jest kierowany na kolejny przegląd, podczas którego dokonuje się poważniejszych prac. Ten przegląd trwa trzy dni. Część przyrządów jest demontowana i sprawdzana na miejscu. Teraz przy samolocie pracują na dwie zmiany dwie różne brygady mechaników. Zakres prac jest określany przez instrukcję obsługi okresowej opracowaną przez wydział technologiczny.

Żeby nic nie umknęło uwadze osób dokonujących ten przegląd, istnieją specjalne karty kontrolne, będące zbiorem nazw poszczególnych czynności, jakie mają być wykonane. W kartach tych potwierdza wykonanie prac mechanik i kontroler techniczny, a następnie kierownik zmiany.

Podczas przeglądu 300-godzinnego odbywa się weryfikacja całego płatowca z zewnątrz i od wewnątrz, kontrolowane jest całe wyposażenie. Wyjmowane są akumulatory do przeglądu, filtry do płukania. Dokonuje się smarowania kół podwozia. Sprawdza się szczelność instalacji paliwowej i zbiorników. Jednym słowem, po wykonaniu setek czynności samolot wraca do eksploatacji, znowu czując się jak nowo narodzone dziecię.

Po następnych 300 godzinach lotu jest dokonywany taki sam przegląd jak poprzednio. Natomiast po kolejnych 300, to jest w sumie po 900 godzinach spędzonych w powietrzu, każdy odrzutowiec jest kierowany na bardziej szczegółowy przegląd. W czasie jego trwania wykonuje się większy zakres prac — więcej miejsc jest sprawdzanych. Ten przegląd trwa 4 do 5 dni. Samolotem na przeglądzie „900-godzinnym" również opiekują się dwie brygady pracujące na dwie zmiany.

Przegląd eksploatacyjny o największym zakresie prac jest wykonywany po 1800 godzinach spędzonych w powietrzu przez samolot. Taki samolot jest poddawany gruntownemu przeglądowi, który trwa około 20 dni. Podczas tego przeglądu dokonuje się wybudowania całego wyposażenia wnętrza samolotu: wymontowane są wszystkie fotele, zdjęte kotary, firanki i dywany. Jeśli zachodzi potrzeba, konstrukcja foteli jest poddawana renowacji, z zasady wymienia się na nowe wszystkie pokrycia foteli, firanki, kotary itd. W trakcie takiego przeglądu niejednokrotnie dokonywana jest modernizacja wnętrza samolotu. Aktualnie przy tym przeglądzie samoloty lotowskie otrzymują nową, jednolitą szatę graficzną, polegającą na nowym sposobie malowania.

Oprócz tych czynności modernizacyjno-estetycznych dokonuje się wielu operacji czysto technicznych, jak sprawdzanie szczelności całej instalacji klimatyzacji, skontrolowanie automatyki instalacji paliwowej łącznie z regulacją automatyki napełniania zbiorników paliwem. Na tak długi czas silniki oczywiście muszą zostać zakonserwowane. Wiele urządzeń osprzętowych i urządzeń elektrycznych jest wymontowanych i kontrolowanych w specjalistycznych warsztatach LOTU. Samolot jest gruntownie „oglądany" — wszystkie otwory i wzierniki ułatwiające dostęp do poszczególnych węzłów są odkrywane. Następuje szczegółowa weryfikacja tych węzłów.

Demontowane zostają koła i zespoły podwozia, rozbiera się także elementy sterowania, np. zdejmowane są klapy, sprawdza się luzy we wszystkich elementach sterowania. Podobnie jak przy poprzednich przeglądach, pracują tu dwie brygady na dwie zmiany.

Po tej gruntownej weryfikacji przeprowadzane są próby funkcjonalne, czyli sprawdzenie działania poszczególnych urządzeń. Ten przegląd połączony jest częstokroć z wykonaniem modyfikacji samolotu wprowadzanej przez producenta i wydział technologiczny LOTU.

Te poważne, odpowiedzialne zadania czuwania nad stanem technicznym odrzutowców wykonuje załoga niespełna 200-osobowa wraz z 40-osobową grupą kontrolerów technicznych. Jacy są ci ludzie, od których pracy zależy przecież bezpieczeństwo latania?

Większość załogi tego działu stanowią mechanicy. 80% legitymuje się średnim wykształceniem technicznym i długoletnim doświadczeniem zawodowym. Aby uzyskać pełne prawa mechanika lotniczego, muszą uzyskać państwowe uprawnienia, tzn. licencję. Do uzyskania licencji mechanika obsługi naziemnej muszą przejść, oprócz posiadanego przygotowania zawodowego, dwa rodzaje szkoleń — jedno w celu uzyskania specjalności, a drugie w celu otrzymania uprawnień na dany typ samolotu. Z reguły poznawanie tajników nowego samolotu odbywa się u producenta. Obecnie w ZSRR szkoli się grupa mechaników LOTU w obsłudze samolotów Ił-62M, które mają nowe silniki. Takie szkolenie trwa około 6 tygodni. Później mechanicy przeszkoleni w Związku Radzieckim będą przekazywali swoje doświadczenia innym kolegom.

Praca w Oddziale Obsługi Technicznej Samolotów Odrzutowych jest zorganizowana w ten sposób, że zostało utworzone pięć brygad kompleksowych, liczących po 35 osób. W składzie każdej brygady kompleksowej znajduje się sześć brygad specjalistycznych o specjalnościach:

- płatowiec
- silniki
- instalacje hydrauliczne
- wyposażenie elektryczne
- przyrządy pokładowe
- urządzenia radiowe.

W każdej brygadzie kompleksowej jest kierownik zmiany, który dowodzi całością prac przy pomocy 2—3 mistrzów. Na pierwszej i drugiej zmianie pracują po dwie brygady kompleksowe, na trzeciej zmianie — jedna brygada. Oprócz wymienionych przeglądów pracownicy tego działu usuwają wszelkie usterki zauważone przez siebie, jak i zgłoszone przez załogę samolotu, stwierdzone podczas poprzedniego lotu, jak również wymieniają zespoły, które zakończyły już swoją żywotność.

Na zakończenie pobytu w LOCIE składam wizytę dyrektorowi technicznemu PLL **inż. Zygmuntowi Rutkowskiemu** z prośbą o wymienienie wyróżniających się pracowników w jubileuszowym roku istnienia przedsiębiorstwa. Okazuje się, że zdecydowana większość zasługuje na wyróżnienie, jednak najlepsi z najlepszych, to **Bohdan Fotek** — kierownik zmiany, **Stefan Jańczuk** — kierownik zmiany, **Tadeusz Nowakowski** — mistrz, **Stanisław Kazimierczak** — starszy mistrz oraz brygadziści: **Zbigniew Kubek, Henryk Petrykowski, Jerzy Więckowski, Aleksander Wichrowski, Jerzy Kostyra, Zdzisław Szabłowski, Robert Szymański, Stanisław Garstka.**

— Chciałbym jeszcze zapytać Panie Dyrektorze, co się dzieje, gdy samolot zostanie uszkodzony na jakimś obcym lotnisku? — jeszcze nie skończyłem tego pytania, gdy rozległ się dzwonek telefonu. Jak na zamówienie, nadeszła wiadomość, że w Tunisie samolot odrzutowy Tu-134 podczas lądowania starł oponę. Byłem świadkiem, jak w przeciągu kilku minut został „zmobilizowany" mechanik **Zbigniew Buczkowski** i z zapasowym kołem został niebawem wyprawiony do Tunezji na ratunek naszego samolotu. Okazuje się, że chociaż usterki na obcych lotniskach należą do rzadkości, w dziale technicznym są wytypowani pracownicy, mający stałe paszporty ważne na wszystkie kraje świata, przechowujący w pracy — na wszelki wypadek — neseser z niezbędnymi przedmiotami osobistymi i którzy dosłownie na jeden telefon mogą śpieszyć z pomocą każdemu samolotowi na innym lotnisku. Czyli coś w rodzaju pogotowia ratunkowego dla samolotów. Nie trzeba chyba dodawać, że są to pracownicy o najwyższych kwalifikacjach. Po wymianie koła, co zajmie około 30 minut, mechanik ten wraca do kraju na pokładzie samolotu, któremu udzielił pomocy technicznej.

Dzięki kwalifikacjom, dzięki zaangażowaniu pracowników działu technicznego LOTU, nasze samoloty są stale sprawne i bezpiecznie przewożą ponad milion pasażerów rocznie. Za ich rzetelną pracę chciałbym tu symbolicznie wznieść jubileuszowy toast: **wszystkiego najlepszego dla całej służby technicznej LOTU.**

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

Z prawej: Dyrektor techniczny PLL LOT inż. Zygmunt Rutkowski.



Niżej: Specjalista od urządzeń radiolokacyjnych kontroluje stan radiolokatora pokładowego w samolocie Il-18.
Zdjęcia: J. Czerniak (2)



Są piloci, których życiorysy wpisano do historii lotnictwa. Ich praca i osiągnięcia tak silnie związały się z rozwojem lotnictwa polskiego, iż nie sposób życiorysów tych oddzielić od lotnictwa i odwrotnie. Jednym z nich — w polskiej komunikacji lotniczej — jest życiorys Klemensa Długaszewskiego.

Przygody życiowe człowieka zwykliśmy łączyć z poezją. Przygody lotnicze ludzi przestworzy wiążemy najczęściej z satysfakcją wykonywania zawodu pilota. Dla Klemensa Długaszewskiego lotnictwo i latanie stały się wielką przygodą lotniczą, trwającą blisko pół wieku. Latanie było dla niego poezją, której rytm odmierzały mu silniki. Owa romantyka lotu, wpleciona w przestrzeń bezkresną, wyrażała w podświadomości pilota pełnię życia.

DŁUGASZEWSKI

Urodził się w miejscowości Podzamcze w województwie poznańskim, na cztery lata przed pierwszym wzlotem samolotu braci Wright. Będąc uczniem szkoły średniej interesował się lotnictwem, jego rozwojem i lataniem. Wstępując do Wojska Polskiego jako ochotnik w 1919 r. zabiegał o uzyskanie przydziału do jednej z polskich eskadr lotniczych. Był szczęśliwy, gdy skierowano go do lotnictwa. Rok później uzyskał dyplom pilota wojskowego. Po ukończeniu w 1922 r. Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu pozostał w niej przez pewien czas w charakterze instruktora.

Uruchomione dwie pierwsze linie lotnicze łączące Warszawę z Gdańskiem i Lwowem, a także perspektywy rozwoju komunikacji lotniczej, stwarzały szanse zatrudnienia pilotów komunikacyjnych. Klemens Długaszewski pożegnał Grudziądz i rozpoczął pracę w Towarzystwie Lotniczym „Aerolloyd". Był trzecim z kolei polskim pilotem komunikacyjnym ówczesnych linii lotniczych. Jak sam wspomina, w 1922 r., kiedy założono „Aerolloyd", nie mieliśmy w Polsce pilotów umiejących latać na jednopłatowych, metalowych Junkersach F-13. One to stanowiły sprzęt wspomnianego towarzystwa lotniczego. Dopiero po przeszkoleniu pilotów, w maju 1923 r. przedsiębiorstwo to zatrudniało pierwszych pilotów polskich, do których — w cztery tygodnie później — dołączył również Klemens Długaszewski.

Początkowo latał do Gdańska i Lwowa. Ale już w lipcu 1923 r. uruchomiono trzecią linię z Warszawy do Krakowa. Dwa lata później towarzystwo „Aerolloyd" — po reorganizacji — przyjęło nazwę „Aerolot" i otworzyło połączenie lotnicze między Krakowem i Lwowem oraz Krakowem i Wiedniem. Ponadto w tym samym roku „Aeroflot" przeprowadził próbne loty ze Lwowa do Bukaresztu i z Pucka do Kopenhagi.

W lotach tych uczestniczył Klemens Długaszewski, który w 1926 r. miał już przelecianych ćwierć miliona kilometrów. Co prawda rok 1928 nie przyniósł istotnych zmian w rozszerzeniu linii lotniczych, jednak był najważniejszym w historii polskiej komunikacji lotniczej. W roku tym zadecydowano o powołaniu do życia Polskich Linii Lotniczych LOT, które rozpoczęły swoją działalność 1 stycznia 1929 r. W tym dniu — wraz z innymi pilotami — przeszedł do pracy w PLL LOT.

Nadszedł 31 maja 1930 r.; tego dnia Klemens Długaszewski, jako drugi pilot komunikacyjny w Polsce, przeleciał pół miliona kilometrów. W tym czasie latano już na samolotach typu Fokker F VII, produkowanych na licencji w naszym kraju.

Polskie Linie Lotnicze LOT z każdym rokiem rozwijały się, przedłużały i otwierały nowe połączenia lotnicze, zarówno krajowe jak i zagraniczne. Coraz częściej latał z Warszawy poprzez Lwów, Bukareszt — do Salonik, przez Rygę — do Tallina oraz przez Poznań — do Berlina. Wreszcie nadszedł jego wielki dzień. 17 czerwca 1936 r., jako drugi polski pilot komunikacyjny, przeleciał milion kilometrów. Uroczystość z tej okazji odbyła się w porcie lotniczym na Okęciu.

Dokładne i rzetelne wykonywanie obowiązków służbowych, przeloty punktualne, zgodne z rozkładem lotów, podziękowania pasażerów, a nade wszystko latanie z zachowaniem bezpieczeństwa, decydowały o coraz większym autorytecie, jakim cieszył się w dyrekcji PLL LOT. Jego nazwisko stawało się coraz bardziej znane, często wymieniane w pochwałach, a jego osoba stawiana za wzór pilota komunikacyjnego. Latał więc na wszystkich typach samolotów wprowadzanych do użytkowania w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Latał do Lyddy, a następnie do Bejrutu, Belgradu i Rzymu, do Helsinek i Kopenhagi. Polska komunikacja lotnicza, a wraz z nią piloci, krzepli i uzyskiwali doświadczenia. Dzięki nim LOT zdobywał uznanie i autorytet wśród państw środkowej Europy, państw bałkańskich i bałtyckich. Jednym z tych pilotów był Klemens Długaszewski.

W chwili wybuchu Wojny Obronnej Polski 1939 r. miał przelecianych 1,5 miliona kilometrów oraz 10 300 godzin przebytych w powietrzu za sterami samolotów komunikacyjnych. Zgodnie z otrzymanym poleceniem, 4 września swym Lockheedem lądował w Helsinkach. Stamtąd — w myśl ustaleń służbowych — poleciał przez Sztokholm i Stavanger do Anglii. Tam wstąpił do Air Transport Auxiliary, w której latał przez cały okres wojny. Piloci tej jednostki lotniczej — tak bardzo wówczas potrzebnej — zajmowali się między innymi dostarczaniem samolotów z zakładów lotniczych i baz naprawczych do miejsc postoju dywizjonów, a także zabieraniem stamtąd nie nadających się do walki samolotów bojowych. W okresie wojny był również zaangażowany przez Polskie Siły Powietrzne jako instruktor. Po zakończeniu II wojny światowej był jednym z autorów apelu, wystosowanego w lipcu 1945 r. w Anglii i wzywającego lotników polskich na Zachodzie do powrotu do kraju.



Do Polski wrócił na początku 1946 r. i rozpoczął pracę w PLL LOT. Przez trzy lata był szefem pilotów. W tym okresie przekazywał swe bogate doświadczenie personelowi odbudowującego się lotnictwa komunikacyjnego w naszym kraju. Od 1950 r. latał jako kapitan statku powietrznego. Pilotował samoloty otwierające nowe połączenia krajowe i zagraniczne. W 1954 r. ukończył milion kilometrów przelecianych po wojnie, a w dwa lata później przekroczył dalsze pół miliona kilometrów. Często zastępował w pracy swych kolegów, latających zarówno na bliższe i dalsze odległości. W 1957 r. został mianowany przedstawicielem Polskich Linii Lotniczych LOT w Kopenhadze, a w 1959 r. w Belgradzie. Z nałożonych nań obowiązków wywiązał się bardzo dobrze. Po przyjeździe do kraju, w 1961 r., zaczął znów latać. Jego powrót do latania związany był z pracą instruktora nawigacji, w sekcji szkolenia i treningu personelu latającego PLL LOT. Ale nie tylko prowadził szkolenie. Często można go było spotkać w kabinie samolotu rejsowego, lecącego do któregoś portu lotniczego krajowego lub zagranicznego.

Niecodzienny jubileusz 40-lecia pracy pilota komunikacyjnego obchodził w 1963 r. Rok później przeszedł na zasłużoną emeryturę. Mimo tego faktu przez wiele lat służył radą, pomocą, swym bogatym doświadczeniem. Często przebywał na lotnisku, spotykał się z kolegami — zarówno starszymi jak i młodszymi — interesował się rozwojem przedsiębiorstwa i jego perspektywami. Obecnie, mimo iż ma 79 lat, nadal jest żywotny, nadal interesuje się lotnictwem. Niekiedy wspomina lata, kiedy zmuszony był lądować w polu; pasażerów wówczas odwożono bryczką na stację kolejową, a on nocował w pobliskim folwarku.

Z nazwiskiem Klemensa Długaszewskiego związana jest nierozerwalnie część dziejów i osiągnięć polskich linii lotniczych. Tysiące przelotów wykonanych przez niego na wielu liniach krajowych i zagranicznych, dziesiątki tysięcy przewiezionych bezpiecznie pasażerów, często przy bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, a ponadto rzetelna i ofiarna praca w szkoleniu nowych załóg Polskich Linii Lotniczych LOT wyrobiły mu opinię wybitnego pilota, świetnego instruktora i cenionego wychowawcy.

Dewiza naczelna pilota komunikacyjnego, której godnym przedstawicielem był nieprzerwanie Klemens Długaszewski, to bezpieczeństwo i punktualność przelotu. Za tymi słowami kryje się doświadczenie i wysokie umiejętności pilotażowe, znajomość nawigacji i techniki, z którą ma do czynienia pilot na co dzień, a nade wszystko opanowanie, szybki refleks i podejmowanie prawidłowych decyzji.

Podobnie jak dawniej jest pogodny, wyrozumiały i koleżeński. Cechy te zjednały mu szacunek, poważanie i autorytet. Cztery miliony przelecianych kilometrów, 22 tysiące godzin przebytych w powietrzu za sterami 100 samolotów cywilnych i wojskowych bez jednego wypadku lotniczego — świadczą najlepiej o życiorysie instruktora pilota, który na trwałe wpisany został do dziejów lotnictwa polskiego. Liczne odznaczenia, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, potwierdzają wysokie walory pilotażowe Klemensa Długaszewskiego, któremu latanie dawało codziennie zadowolenie i satysfakcję. Nie tylko. Lotnictwo stało się dla niego pasją, dzięki której jego życiorys może być wzorem do naśladowania przez młode pokolenie entuzjastów lotnictwa.

TADEUSZ MALINOWSKI

83 OO



50-letni LOT w pełni sezonu utrzymuje regularną komunikację z 46 miastami za granicą. W kraju natomiast jego sieć, łącznie z Warszawą, obejmuje 12 miast. Tak więc ze stolicy samoloty z żurawiem startują do 57 miast, do wielu z nich — codziennie! Jeśli chodzi o rejsy wynajęte, zwane czarterami, samoloty PLL LOT lądują w ponad 200 portach lotniczych na wszystkich kontynentach, oprócz — na razie! — Antarktydy.

Obsługiwane przez PLL LOT połączenia tworzą tzw. sieć. Łączna długość jej nitek przekroczyła 83 tys. km. Jedna tylko linia (Warszawa-Bangkok) wyczerpała całą pulę przedwojennego kilometrażu naszych linii — 10 tys. km — co wówczas stanowiło niemałe osiągnięcie.

Trawestując hasło autorstwa Melchiora Wańkowicza, można powiedzieć, że owszem „LOTEM BLIŻEJ", ale LOTEM też coraz dalej. Odkrywanie nowych lądów w przypadku naszego narodowego przewoźnika powietrznego — trwa!

Dawno jednak minęły czasy Kolumba, kiedy płynęło się w nieznane. Zresztą i Kolumbowi grunt przygotowali przedsiębiorczy Wikingowie i... kto wie: może czytał on zapisany runami pamiętnik jednego z członków wikingowej wyprawy, wiedział dokąd płynie, a do ostatniej chwili udawał, że odkrył tylko nową drogę do Indii — żeby zmylić konkurencję? W każdym razie przedkolumbowi odkrywcy Ameryki założyli w Nowym Swiecie placówkę typu „off line", tzn. nie wiążącą swojej działalności ze stałą linią transoceaniczną.

Takich placówek LOT ma kilka. Wrócimy jeszcze do nich. Znaczną większość zagranicznych przedstawicielstw naszego przewoźnika stanowią tzw. placówki „on line", które są jakby zakończeniami macek wielkiego głowonoga. Z prawdziwą ośmiornicą dzieli LOT ta między innymi różnica, że na końcu każdej macki też musi pracować tęga głowa, i to na ogół niejedna. Natomiast zadanie macek jest bardzo podobne do znanego z obyczajów ich biologicznego pierwowzoru: chwytać zdobycz i nie puszczać! Z tym, że zdobycz — potencjalny P.T. Pasażer — na ogół c h c e być pochwycony. Tyle, że w miejscu swego zamieszkania ma często całą plątaninę bardzo zachęcających macek do wyboru, kuszących przyssawkami, o jakich ośmiorniczym filozofom nigdy w głębinach mórz się nie śniło.

Cała — prosta zdawałoby się — s z t u k a polega na tym, żeby Pasażer trafił akurat w sploty naszej ośmiornicy i aby w dodatku był z jej uścisków zadowolony, wspominał je mile i chciał wrócić w objęcia PLL LOT przy następnej okazji.

Toteż głowy na końcu każdej linii-macki nieraz... boli głowa.

Najtęższą musi mieć sam tzw. Reprezentant LOT w... (w Paryżu, w Montrealu, w Sofii itp.), zwany ostatnio — zgodnie z nową nomenklaturą — Kierownikiem Przedstawicielstwa PLL LOT w... Musi się on martwić (z uśmiechem na twarzy) o wszystko.

Do jego zadań należy m.in. re-

Na zdjęciach z lewej – od góry: Szkocki zespół kobziarzy na warszawskim lotnisku Okęcie ● Placówka PLL LOT w warszawskim hotelu „Victoria".

Zdjęcia: W. Giermasiński (2)

OO KILOMETRÓW

prezentowanie interesów LOTU wobec miejscowych władz lotniczych i instytucji związanych z lotnictwem, także — wobec miejscowego narodowego przewoźnika (który z reguły jest tzw. generalnym agentem LOTU, tzn. m.in. realizuje sprzedaż biletów na nasze samoloty, podobnie jak LOT jest generalnym agentem obcych towarzystw działających w Polsce); dalej: podobne funkcje spełnia wobec innych towarzystw lotniczych działających na danym terenie; współpracuje na bieżąco z polskimi przedstawicielstwami zagranicznymi, tj. placówkami dyplomatycznymi, z konsularnymi, handlowymi; musi mieć kontakt z przedstawicielstwami krajowych i zagranicznych biur podróży i agencji turystycznych obecnymi na tamtejszym rynku, nie może zapominać czemu służą międzynarodowe organizacje, których LOT jest członkiem lub w pracach których uczestniczy. Do szczególnych obowiązków kierownika i personelu przedstawicielstwa należy opieka nad pasażerami lecącymi naszymi samolotami zarówno „tam" jak i do kraju, załogami tych samolotów, pracownikami PLL LOT delegowanymi służbowo oraz — czy może przede wszystkim? — tak zwanymi VIP-ami (Very Important Persons — Niezwykle Ważne Osobistości). A VIP-ów w świecie dzisiejszym dostatek. Nawet VIP podróżujący prywatnie, incognito, pozostaje VIP-em w 105 procentach, a znów sporo osób lubi za VIP-ów uważać się i podawać, niezależnie od ich absolutnej nieobecności na odpowiedniej liście! Tak to już jest...

Kiedy spytałem pana Stefana Kędzierskiego, byłego kilkakrotnego Reprezentanta LOTU, obecnego kierownika Działu Placówek Zagranicznych w warszawskiej centrali, jak wygląda typowy dzień pracy na placówce, odpowiedział krótko:

— To się nie da opisać. Żaden dzień nie jest typowy! Każdy przynosi niespodzianki, na które co prawda dobry reprezentant ma gotową odpowiedź — jeśli nie ścisłą, to przynajmniej uprzejmą — lecz i tak praca ta niewiele ma wspólnego z klasycznie pojętym urzędowaniem. I proszę nie myśleć, że są tam jeszcze jakieś urokliwe weekendy, których niektórzy nam zazdroszczą. Na weekend trzeba czasem się *stawić* — służbowo, dla dobra sprawy. Ale jeśli ląduje lub startuje nasz samolot, to o weekendzie nie ma mowy. Podobnie pęka ustalony plan dnia w razie przeróżnych mgieł, usterek technicznych, zatargów politycznych w państwach, do których lub nad którymi latamy itp. Podstawienie z przyczyn technicznych mniejszego samolotu — co się zdarza, bo bezpieczeństwo jest najważniejsze — powoduje natychmiast gimnastykę biletowo-noclegowo-żywieniową, która zresztą w niektórych krajach jest sztuką dla sztuki, zupełnie abstrakcyjną, bo np. hotelu z godziny na godzinę nie dostanie się, choćby reprezentant jeździł na weekendy z głową państwa! I koniec! Pasażerowie w takim przypadku noc spędzają na ławkach w lotniskowej poczekalni. Winią — oczywiście Reprezentanta, bo na ogół *jest*, podczas gdy wszyscy inni już sobie poszli. Jeśli go *nie* ma (np. okazało się, że ma zęby i poszedł po miesiącu odkładania do dentysty) — winią go tym bardziej.

Pracownik LOTU pełniący do niedawna (obowiązuje rotacja kadr) funkcję tzw. station managera (odpowiedzialnego za obsługę pasażerów) na dużym zagranicznym lotnisku, dodaje:

— Miałem nieraz podobne kłopoty. Jak sobie radziłem? Kiedy zebrałem już plik odmów z różnych hoteli, pokazywałem to pasażerom na dowód dobrych chęci i zaraz pytałem: „Kto z Państwa gra w brydża? Może zrobimy stolik?..." Skutkowało. Dla innych zdobywałem warcaby lub domino.

— Niech pan tego nie pisze! — przerywa pan Kędzierski. — Bo Czytelnicy zrozumieją, że gra w brydża z zawiedzionymi pasażerami jest obowiązkiem Reprezentanta lub station managera. Nie jest! Innych obowiązków, również tych nie ujętych w żadnej pragmatyce służbowej, moim zdaniem — starcza.

Więc piszę: nie jest obowiązkiem gra w brydża. Nie jest obowiązkiem szukanie walizki zgubionej przez *innego* przewoźnika (nie każdy startujący i lądujący w Polsce jest zaraz samolotem LOTU). Nie jest obowiązkiem szukanie hotelu i staranie się o bony żywnościowe dla pasażerów, którzy spóźnili się do odprawy. Nie jest obowiązkiem odczytywanie pasażerom klauzul wydrukowanych na każdym bilecie i w każdym bezpłatnie dostępnym rozkładzie lotów — gdyż każdy pasażer sam, pierwsza rzecz, powinien te kilka prostych lecz bez wyjątkowych zasad sobie przyswoić. Bagaż (jak szukać, jeśli zginie), odprawa (kiedy się zgłosić), lotnisko (czym dojechać), miejsca (jak rezerwować i potwierdzać rezerwację), bilet (jak długo jest ważny), zwroty (kto ich dokonuje).

Proste to dla starych wyg, globtrotterów.

Tajemnicze, groźne i skomplikowane jak sam samolot dla pani po sześćdziesiątce, mówiącej gwarą, lecącej co prawda po raz pierwszy w życiu, ale za to od razu do Montealu lub Sydney.

Do Sydney? Przecież do Sydney LOT nie lata — mówi znawca rozkładu. Istotnie: z Sydney i do Sydney (Australia), z Tokio i do Tokio (Japonia), z Chicago i do Chicago (USA) oraz z Zakopanego i do Zakopanego (Polska) samolotem z emblematem żurawia wpisanego w „O" z napisu LOT bezpośrednio polecieć nie można. Co więc tam robią Reprezentanci przewoźnika, prowadzący właśnie tzw. placówki? Pewnie dobrze sobie żyją...

Jak żyją — ich sprawa. Pracę jednak mogą mieć trudniejszą nawet, niż kierownicy placówek „on line". Łatwiej bowiem namówić pasażera, żeby wsiadł do samolotu, który często widuje na miejscowym lotnisku, lub którego piękne znaki podziwia ponad dachem swego domu, niż sprzedać mu np. w Japonii bilet Bangkok-Warszawa. Owszem: wybiera się on właśnie do Bangkoku (trzeba się *przedtem* o tym dowiedzieć, pytanie jak), owszem: interesy pchają go i do Europy, owszem: jest nawet skłonny uwierzyć — gdy dostanie rozkład do ręki — że w Warszawie ma dogodne przesiadki w najróżniejszych kierunkach, a jeśli zechce przerwać podróż — będzie miał co zwiedzać, można zarezerwować mu nocleg w hotelu na światowym poziomie, a polska „sake" (proszę, niech Pan spróbuje, no jak?) powinna mu przypaść do gustu. To wszystko prawda, lecz samoloty, lotniska z możliwością przesiadek, hotele, sauny, zabytki, jakąś „sakę" ma wiele państw, a każdy naród w połowie składa się z płci pięknej, z której to połowy pewien drobny, lecz zawsze wystarczający ułamek procenta jest „nie od tego żeby". I co ma w tej trudnej sytuacji począć biedny japoński bizmesmen, który chciałby równolegle z biznesem kulturalnie czas spędzić, tylko waha się, waha: gdzie, z kim, za ile?

Odpowiedź powinien mu podszepnąć nie kto inny, jak reprezentant LOTU. Część tej odpowiedzialności należy co prawda do „Orbisu". I „Orbis" wcale się od tej „odpowiedzialności" nie uchyla. Wydelegował nawet do Japonii całego jednego pracownika, który siedzi zresztą w jednym biurze z pracownikiem PLL LOT. Nie jest to żadna uszczypliwość. „Orbis" też jest tam „off line", a cel istnienia placówek „off line" nie wszyscy przyjęli za oczywisty. Tak np. w owym Sydney, do którego starsza pani mówiąca gwarą poleci komunikacją łączoną LOT-QANTAS, gdy tylko brat przyśle pieniądze na bilet — w owym Sydney LOT zatrudnia jednego człowieka, a Czechosłowacja podobno dwunastu! Czy ma na najmniejszym z kontynentów 12 razy więcej krewnych lub 12 razy poważniejsze interesy niż my? Nie wiadomo.

Fakt jest faktem, że najbardziej dalekowzroczni byli chyba jednak owi przedkolumbowi Wikingowie. Może dlatego, że byli to ludzie zdecydowani na *wszystko*, a przede wszystkim na SUKCES! Historia co prawda obeszła się z nimi po macoszemu, Kolumb zapewne ich pamiętniki skrzętnie zgubił, lecz co zrobili, to zrobili.

Faktem jest również, że placówki działające „off line" przynoszą — mimo szczupłej obsady i różnych „koniecznych" oszczędności, np. na... reklamie i tzw. public relations — konkretne wpływy dewizowe. I wpływy te rosną. Oczywiście, część „winy" ponosi po prostu ogólny wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego. Część Japończyków, Australijczyków czy mieszkańców Chicago i tak wsiadłaby w jakiś samolot, a akurat napatoczył się nasz, albo akurat stracili połączenie w Bangkoku obsługiwane przez towarzystwo „X", albo akurat u „X" nie było miejsca, a im się spieszyło itp. We wszystkich tych *przypadkach* działalność Reprezentanta jest całkowicie zbędna, rzecz się stanie sama, albowiem ma się stać. Lecz na pewno większość sprzedanych biletów mógłby każdy Reprezentant nie trzymający za koniec linii i nie trzymany przez nią — sygnować kropelką własnego potu. Nie mówiąc już o czarterach, łączących ich siedziby z krajem bezpośrednio. Czarterów przybywa!

W tym miejscu nie sposób pominąć mylonych nieraz z Reprezentantami — agentów. Nie chodzi tu o wspomnianych już tzw. agentów generalnych, którymi na swoim terenie bywają z reguły narodowi przewoźnicy. Chodzi o agentów sprzedaży jako pojedyncze osoby lub o biura podróży sprzedające między innymi bilety na samoloty LOTU. Na przykład w USA działa cała sieć tego typu agentów. Oczywiście ich działalność też musi być oczkiem w głowie kierownika miejscowego przedstawicielstwa.

Istnieje jeszcze jedna forma organizacyjna działania LOTU na rynkach zagranicznych. Są to tzw. Dyrekcje Regionalne, obejmujące swoją „jurysdykcją" — a uprawnienia mają szerokie! — po kilka placówek, na ogół w różnych krajach. Kierownik najważniejszej z tych placówek jest jednocześnie dyrektorem regionalnym na dany obszar. Nie rośnie więc biurokracja, rosną natomiast kompetencje i przybywa obowiązków. Istnieją jak dotąd trzy takie dyrekcje: na Amerykę Północną — obejmuje placówki w Nowym Jorku, Montrealu i Chicago, dyrektor: Zbigniew Kiszczak; na tzw. kraje frankofońskie — obejmuje Paryż, Lyon, Brukselę, Madryt, Rzym, Mediolan, Zurych i Genewę, dyrektor: Magnus Hedemann; na Związek Radziecki — Moskwa, Leningrad, Kijów, dyrektor: Zygmunt Jarosz. Dodajmy, że na czas sezonu powstają w Burgas i Warnie filie, przedstawicielstwa w Sofii, a więc kierujący nim Zygmunt Gorajek ma latem jakby trzy placówki na głowie, a nie jedną.

Nie zdołamy tu niestety wymienić wszystkich nazwisk, przynajmniej Reprezentantów, nie mówiąc o personelu. Takie przedstawicielstwo w Nowym Jorku zatrudnia 18 osób z Polski i 13 pracowników miejscowych, prowadząc — łącznie z lotniskowym — trzy biura!

Dla uniknięcia niesprawiedliwości, która spotkała zasłużonych Wikingów, bez których być może owych 18 krajanów nie miałoby pojęcia o jakiejkolwiek Ameryce, wymieńmy jednak kierowników placówek „off line". A więc Tokio: Henryk Orzechowski; Sydney: Piotr Mróz; Chicago: Krzysztof Mularuk.

I jeszcze parę nazwisk kierowników przedstawicielstw w punktach najważniejszych ze względu na „tranzytowość" (węzłowych dla świata lub Europy) oraz — łagodnie mówiąc — łatwo zapalnych. Londyn: Jerzy Karwowski; Frankfurt nad Menem (główny węzeł frachtowy, lotniczy Europort towarowy, odpowiednik Rotterdamu dla żeglugi): Janusz Witkowski. Tu uwaga: polski kosmonauta, Mirosław Hermaszewski, opowiadał podczas wizyty w LOCIE, że właśnie nad Londynem i Frakfurtem widział imponujące skupiska smug kondensacyjnych wywoływanych w powietrzu ruchem samolotów. Tak więc potwierdzenie ważności tych portów nadeszło i z Kosmosu.

Dalej — Budapeszt (też duży punkt tranzytowy); Henryk Barski, Berlin — stolica NRD (latem każdego tygodnia 14 samolotów LOTU i 13 „Interflugu" z Polski): Wiesław Wiszniewski; Wiedeń: Jerzy Góra. Poza Europą — miasta na „B". Bagdad (Irak): Tomasz Warski; Bejrut (Liban! — loty LOTEM utrzymywane z krótkimi tylko przerwami): Jarosław Nieścieronek; Benghazi (Libia — liczne czartery dla pielgrzymów muzułmańskich z Trypolisu do Dżeddy koło Mekki w Arabii Saudyjskiej!): Eugeniusz Krawczyk; wreszcie Bangkok (najdalsza placówka „on line") Sławomir Noszczak.

Na zakończenie i dla odmiany wymieńmy nazwisko jednego z agentów, przyczyniającego się walnie do sukcesów najmłodszego połączenia: Warszawa-Kuwejt (otwarte 1 listopada 1978 r. w ramach linii do Bangkoku). Jest nim obywatel Kuwejtu, świetnie mówiący po polsku (!), pan Al Sarraf. Zna m.in. Mazury, które bardzo lubi. Zachwala je klientom. Polskiej „sake" nie zachwala, gdyż w jego ojczyźnie obowiązuje ścisła prohibicja. Polskie dziewczęta? Nie wiem, czy mu wypada. Ma żonę i czworo dzieci...

Widocznie jednak wie, co robić, skoro Kuwejtczycy coraz liczniej lądują na Okęciu!

JANUSZ NIWIN

Tabor lotniczy PLL LOT, przedstawiony poniżej, obrazuje drogę postępu jaki dokonał się w komunikacji pasażerskiej w ciągu pół wieku. Od prymitywnych Junkersów F-13 z odkrytymi kabinami załogi, do jednego z najnowocześniejszych samolotów świata, jakim jest Ił-62. Od kapitału zagranicznego firm AEROTARG i AEROLLOYD — do własnych linii komunikacyjnych, rozwijanych na miarę potrzeb. Od skromnych początków komunikacji na szlakach zagranicznych linii Warszawa — Wiedeń otwartej w 1925 r., aż do regularnej trasy Warszawa — Bangkok o długości 10 300 km. Nowa technika stoi u drzwi Jubilata, przedsiębiorstwo wzbogaci się w przyszłości o nowe samoloty odrzutowe Jak-42 i aerobusy Ił-86. Ponadto są spodziewane turbośmigłowe samoloty krótkiego zasięgu An-28, umożliwiające realizację rozbudowy komunikacji międzywojewódzkiej.

Przedstawiony przegląd samolotów nie wyczerpuje rejestru wszystkich maszyn jakie latały pod znakiem żurawia. W barwach LOTU przeprowadzono próby przydatności samolotów produkcji krajowej: w okresie międzywojennym wprowadzono do próbnej eksploatacji samoloty PWS-24 i PWS-54, użytkując je do lotów specjalnych i aerofotogrametrycznych. Współpracowano też przy konstruowaniu pierwszego polskiego samolotu pasażerskiego konstrukcji całkowicie metalowej PZL-44 „Wicher". W okresie powojennym próby eksploatacyjne przechodził samolot MD-12 oraz An-2 stosowany do zadań aerofotogrametrycznych.

Oznaczenia użyte w tekście: R — rozpiętość płata, L — długość kadłuba, H — wysokość całkowita, F — powierzchnia nośna płatów, Qw — masa własna, Qc — masa całkowita, V maks. — prędkość maksymalna, V przel. — prędkość przelotowa, P — pułap, Z — zasięg.

Opracował: KAMIL NOWICKI

SAMOLOTY LOTU

Typ	Liczba	Okres eksploatacji
F-13	16	1922—1936
Fokker F-VII	6	1928—1939
Fokker F-VII/3M	14	1930—1939
Ju-52	1	1936—1939
Douglas DC-2	3	1935—1939
Lockheed L-10A	10	1936—1939
Lockheed L-14H	10	1938—1939
Po-2/CSS-13	25	1945—1945
Li-2	39	1945—1967
DC-3	14	1946—1959
Cessna UC-78	14	1947—1949
SE-161	5	1947—1948
NC-701	5	1947—1948
Ił-12	6	1949—1957
AE-45	3	1952—1956
Ił-14	16	1955—1972
Piper „Cub"	14	1948—1956
Convair CV-240	5	1957—1966
Ił-18	9	1961—
Viscount-804	3	1962—1967
An-24	17	1966—
Tu 134/Tu-134 A	11	1969—
Ił-62	7	1972—
An-12	2	1967—

SAMOLOTY LOTU

JUNKERS F-13



Junkers F-13 „Aerolotu".

W 1921 r. w okresie trwania Targów Poznańskich polskie przedsiębiorstwo AEROTARG wypożyczyło 6 samolotów Junkers F-13 z gdańskiego przedsiębiorstwa DANZIGER LUFTPOST, uruchamiając komunikację lotniczą na trasie Poznań—Gdańsk i Poznań—Warszawa.

Powstałe w 1922 r. przedsiębiorstwo AEROLLOYD rozpoczyna swą działalność w oparciu o zakupy w gdańskiej montowni Junkersa, przeniesionej tam z Dessau. W latach 20-tych był to niezwykle popularny samolot, produkowany również z licencji w wielu krajach. W 1929 r. nowo zorganizowane Linie Lotnicze LOT przejęły tabor AEROLOTU (powstałego z reorganizacji AEROLLOYDA, który w 1925 r. uzupełnił stan F-13 do 16 sztuk). Używane w Polsce F-13 przechodziły wiele przeróbek, łącznie ze zmianą silników, przy czym najbardziej widoczną była zmiana usterzenia pionowego trójkątnego na trapezowe i likwidacja pionowej rury wydechowej silnika (nad kabiną). Na liniach polskich F-13 używane były zarówno w komunikacji krajowej jak i zagranicznej (do Wiednia przez Brno), w latach 1925—1936. Wiosną 1936 r. pozostałe w eksploatacji 9 maszyn sprzedano wytwórni Junkersa w Dessau, otrzymując w zamian samolot Ju-52.

Charakterystyka: Jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, skrzydło trójdzielne konstrukcji wielodźwigarowej. Kadłub o przekroju prostokątnym, usterzenie wolnonośne. Całe pokrycie samolotu z blachy falistej. Podwozie stałe, trójgoleniowe (w okresie zimy wyposażone w metalowe narty). Silniki — Junkers L-2 o mocy 195/225 KM, L-5 o mocy 280 KM, BMW-IV o mocy 220 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 17,75 m, L — 9,8 m, H — 3,3 m, Q w — 1150 kg, Q c — 1850 kg, V max. — 170 km/h, P — 4000 m. Z — 700 km. Załoga — 2, pasażerowie — 4 osoby. Lata eksploatacji: 1922—1936.

Malowanie: Samolot był srebrny w kolorze duralu, tylko przód kadłuba, spód i końcówki skrzydeł oraz usterzenia poziomego i krawędzi natarcia usterzenia — czarne. Na osłonie silnika początkowo malowany był biały napis „Junkers", później — „P.L.L. Aerolot" i na stateczniku pionowym mały biało-czerwony trójkątny proporczyk. Litery rejestracyjne na kadłubie i górnej powierzchni skrzydeł (malowane po wprowadzeniu rejestracji SP—...) — czarne. W latach trzydziestych samoloty F-13 miały na stateczniku pionowym znak firmowy LOTU.

FOKKER F-VII-A/1M



Fokker F-VIIB/3M „Anka" z 1929 r.

Samoloty te zakupione zostały w 1928 r. przez Poznańskie Przedsiębiorstwo Lotnicze AERO w celu zastąpienia wysłużonych 5 Farmanów F-70, użytkowanych przez to przedsiębiorstwo w latach 1925—1928. W 1929 r. LOT przejął sprzęt dawnego AERO w postaci 6 Fokkerów F-VII A/1M, jednocześnie kasując wysłużone Farmany. Nowo pozyskany sprzęt lotniczy zaliczał się wówczas do najnowocześniejszego na świecie. Zakupione w Holandii samoloty, na życzenie strony polskiej, wyposażone były w chłodzone wodą 12-cylindrowe silniki polskiej produkcji Skoda Lorraine-Dietrich LD-12EB. Jednosilnikowe Fokkery były używane w komunikacji regularnej na liniach krajowych i zagranicznych (do Czerniowiec i Wiednia) oraz do lotów propagandowych (z dziećmi) i szkolenia w lotach bez widoczności.

W 1938 r. Fokkery F-VII A/1M przerobione na szkolne odsprzedano wojsku. Pozostałe 3 LOTOWSKIE F-VII A/1M były we wrześniu 1939 r. ewakuowane w okolice Pińska, gdzie pozostały, ulegając prawdopodobnie zniszczeniu. W trakcie użytkowania w LOCIE, samoloty F-VIIA/1M poddane były wielu modyfikacjom, łącznie ze zmianą śmigieł na metalowe, zamianą silników rzędowych LD na gwiazdowe „Jupiter". Zastosowano ponadto radiostację pokładową i hamulce na kołach.

Charakterystyka: Jednosilnikowy wolnonośny górnopłat konstrukcji mieszanej; skrzydła drewniane kryte sklejką, kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem. Podwozie stałe z amortyzacją gumową. Kabina ogrzewana z wykończeniem tapicerskim, wyposażona w toaletę i oświetlona elektrycznie, okno otwierane (przesuwane). Silniki — Lorriane-Dietrich LD-12EB o mocy 450 KM, Skoda—Bristol, „Jupiter" VIIF o mocy 485 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 19,31 m, L — 15,0 (14,55 m), H — 3,9 m, F — 58,5 m², Q w — 1970 kg, Q c — 3500 kg, V max. — 188 km/h, V przel. — 162 km/h, P — 3 600 m, Z — 900 km. Załoga — 2, pasażerowie — 8 osób. Lata eksploatacji: 1928—1939.

Malowanie: skrzydła w kolorze drewna. Osłony silnika i pokrycie kabiny załogi było koloru blachy duralowej. Kadłub i usterzenie na biało. Boki kadłuba koło kabiny pasażerskiej były ciemnoniebieskie, podobnie golenie podwozia. Znaki rejestracyjne malowane były z obu stron kadłuba oraz na górnej i dolnej stronie płata. W latach 1928—1929 po obu stronach steru kierunku oraz na usterzeniu poziomym była namalowana litera P. Z prawej strony kadłuba, poniżej kabiny załogi, umieszczony był napis Fokker oraz początkowo (niżej) oznaczenie F-VIIA. Samoloty LOTU otrzymały na sterze kierunku znak firmowy, a z lewego boku kadłuba, znacznie poniżej okien, napis: Polskie Linie Lotnicze LOT.

FOKKER F-VII-B/3M

Trójsilnikowe Fokkery F-VIIB/3M wprowadzono do polskiej komunikacji lotniczej w 1930 r. Były one rozwinięciem konstrukcyjnym Fokkerów F-VIIA/1M. Układ trójsilnikowy samolotu zapewniał mu duże bezpieczeństwo lotu. Na prototypie tego samolotu. R. Byrd w 1926 r. wykonał lot do Bieguna Północnego, a Bennet przelot do Australii.

Samoloty użytkowane w LOCIE były produkcji krajowej, opartej o licencję zakupioną w Holandii w 1928 r. W trakcie eksploatacji samolotu w LOCIE, F-VII-B/3M przeszły wiele bardzo poważnych przeróbek, z których najważniejsze to zamiana silników Wright „Whirlwind" na Pratt-Whitney, co pozwoliło zwiększyć liczbę pasażerów z 8 do 10. Zmieniono również wyposażenie, zastosowując m.in. podwozie z narto-kołami. Zmieniono także śmigło drewniane na metalowe. Ponadto wiele maszyn przerobiono, przystosowując je do szkolenia (m.in. do lądowania bez widoczności. Jedna z maszyn z silnikami „Wasp" została przerobiona na wersję dwusilnikową niezbyt zresztą udaną).

Samoloty F-VII-B/3M z silnikami Wright (3 szt.) były używane na liniach krajowych i zagranicznych LOTU do 1936 r., a następnie sprzedane wojsku. Fokkery z silnikami „Wasp" (8 szt.) latały na liniach do 1938 r. Dwa z nich zostały sprzedane wojsku. W latach 1938—1939 LOT posiadał 3 Fokkery trójsilnikowe z silnikami „Wasp" oraz jeden dwusilnikowy, które służyły do lotów pomocniczych, propagandowych oraz do lotów aerofotogrametrycznych. Trzy Fokkery trójsilnikowe przeleciały we wrześniu 1939 r. do Rumunii, gdzie zostały internowane.

Fokker aerofotogrametryczny był wykorzystany przez Rumunów, pozostałe ze względu na kończący się żywot techniczny — skasowane.

Charakterystyka: Trójsilnikowy górnopłat konstrukcji mieszanej; skrzydła dwudźwigarowe, wolnonośne konstrukcji drewnianej, pokryte sklejką. Kadłub — metalowa kratownica kryta półtnem. Przód kadłuba aż do kabiny załogi kryty blachą aluminiową. Podwozie stałe z amortyzacją gumową. Kabina ogrzewana z wykończeniem tapicerskim, wyposażona w toaletę i oświetlenie elektryczne. Silniki 3 x Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM każdy, 3 x Pratt-Whitney „Wasp-Junior" o mocy 400 KM każdy.

Wymiary, masy i osiągi: R — 21,71 m, L — 14,56 m, H — 3,9 m, F — 67,6 m², Q w — 2600 (2800) kg, Q c — 4 500 (4 700) kg, V max. — 200 (185) km/h, V przel. — 185 (162) km/h, P — 3 800 m, Z — 900 km. Załoga — 2, pasażerowie — 8—10 osób. Lata eksploatacji 1930—1939 r.

Malowanie: Nie różniło się od malowania Fokkerów jednosilnikowych. Początkowo na usterzeniu malowane były litery SP, później znak LOTU, a w dole kadłuba poniżej okien napis — Polskie Linie Lotnicze LOT.

JUNKERS JU-52

W końcu 1936 r. LOT dokonał zamiany z firmą Junkers 9 samolotów Junkers F-13 na jeden Ju-52. Samolot o znakach SP-AKX na początku 1937 r. wszedł na linie zagraniczne LOTU do Berlina i Salonik.

W latach 1932—1939 budowano samoloty pasażerskie oraz znaczną liczbę samolotów wersji transportowo-bombowej, używanej w okresie wojny domowej w Hiszpanii przez faszystów. Podczas II wojny światowej używany przez hitlerowską Luftwaffe do desantów (Norwegia, Kreta) oraz zaopatrzenia na wschodnim froncie, np. podczas oblężenia VIII armii Paulusa pod Stalingradem. W 1965 r. kilkadziesiąt tego typu maszyn używano jeszcze w Hiszpanii, Szwajcarii, Argentynie i Afryce.

Samolot SP-AKX na życzenie strony polskiej otrzymał 3 silniki Bristol „Pegasus-VI" (produkowane w tym czasie w Polsce) z osłonami oraz trójłopatowe śmigła metalowe. Ju-52 był bardzo ekonomiczny i prawidłowy w pilotażu. LOT bardzo intensywnie eksploatował samolot w latach 1937—1938 (łącznie 1 443 h lotu).

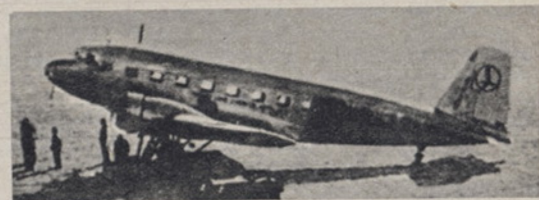
12 września 1939 r. samolot ewakuowano do Bukaresztu i fikcyjnie sprzedano angielskim liniom lotniczym IMPERIAL AIRWAYS. Otrzymał on znaki G-AGAE. Władze rumuńskie nie zezwoliły jednak na odlot i samolot internowały.

Charakterystyka: wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej. Konstrukcja płata — czterodźwigarowa, kratownica z rur duralowych z pokryciem blachą falistą. Podwozie stałe, amortyzujące olejowo-powietrzne. Kabina pasażerska ogrzewana, wentylowana, oświetlona elektrycznie i wykończona tapicerką, zaopatrzona w toaletę. Wejście do kabiny załogi z kabiny pasażerskiej. Silniki: 3 x Bristol Pegasus VI o mocy 680 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 29,25 m, L — 18,9 m, H — 3 m, F — 110,5 m²; Q w — 7100 kg, Q c — 10 500 kg, V max. — 280 km/h, V przel. — 225 km/h, P — 4 700 m, Z — 1 350 km. Załoga — 3, pasażerowie — 15 osób. Lata eksploatacji 1937—1939 r.

Malowanie: Samolot był w kolorze duralu. Osłony i gondole silników przód kadłuba i częściowo podwozie na czarno. Pod oknami napis Polskie Linie Lotnicze LOT, na przodzie kadłuba napis LOT.

DOUGLAS DC-2



Douglas DC-2 z 1935 r.

Był to pierwszy samolot z wciąganym podwoziem wprowadzony do eksploatacji w LOCIE. W 1935 r. zakupiono 2 egz., wytypowane na zmianę trzysilnikowych Fokkerów. W owym okresie DC-2 był zaliczany do najnowocześniejszych i najbezpieczniejszych samolótów pasażerskich. DC-2 sprowadzone dla LOTU miały silniki wyprodukowane w Polsce. Samoloty te obsługiwały początkowo linię Warszawa—Kraków, a następnie latały do Berlina, Gdyni, Aten, Lyddy i Budapesztu. W 1937 r. LOT odkupił od niemieckiej LUFTHANSY 1 egz. DC-2 w częściach i po zmontowaniu został on wprowadzony do eksploatacji. W chwili wybuchu wojny 1 samolot został internowany na Łotwie, drugi przeleciał 6.IX.1939 r. do Bukaresztu i został sprzedany fikcyjnie brytyjskiej linii IMPERIAL AIRWAYS w celu umożliwienia dalszej ewakuacji. Władze rumuńskie zatrzymały jednak samolot. Trzeci egzemplarz wcześniej (w 1937 r.) uległ kasacji, po katastrofie podczas lotu z Salonik do Sofii.

Charakterystyka: wolnonośny dolnopłat dwusilnikowy konstrukcji całkowicie metalowej, stery i lotki kryte płótnem. Skrzydło trójdzielne konstrukcji wielodźwigarowej, kadłub konstrukcji półskorupowej. Podwozie wciągane w gondolę, częściowo wystające. Kabina pasażerska wentylowana i ogrzewana. Samolot wyposażony w instalację odlodzeniową oraz oświetleniową do lądowania. Silniki 2 x Bristol „Pegasus" VI o mocy 670 KM i startowej 775 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 25,9 m, H — 8,4 m, Q w — 5900 kg, Q c — 8250 kg, V max — 330 km/h, P — 7 000 km. Załoga — 2, pasażerowie — 14 osób. Lata eksploatacji: 1935—1939.

Malowanie: Samoloty używane przez LOT były koloru duralu. Znaki rejestracyjne na skrzydłach i kadłubie — czarne. Tego samego koloru znak LOTU na sterze kierunku oraz pod oknami napis: Polskie Linie Lotnicze.

LOCKHEED L-10A „ELECTRA"



Lockheed L-10A „Electra" z 1936 r.

Do komunikacji krajowej i zagranicznej o małym natężeniu ruchu LOT zakupił w latach 1936—1937 dziesięć samolotów 10-miejscowych L-10A „Electra". Były to samoloty obok DC-2 o najwyższym standardzie technicznym owych czasów. W 1965 r. znajdowało się na świecie jeszcze w użyciu około 25 samolotów „Electra".

W LOCIE obsługiwały one linie krajowe i zagraniczne, m.in. do Aten i były eksploatowane dość intensywnie. W 1939 r. w eksploatacji pozostało jeszcze 7 L-10A. We wrześniu 1939 r. 5 samolotów przeleciało do Bukaresztu. Sprzedano je fikcyjnie angielskim liniom IMPERIAL AIRWAYS, jednak władze rumuńskie nie zezwoliły na ich ewakuację i zatrzymały je do użytkowania. Pozostałe dwie maszyny porzucone zostały pod Kołomyją i Horodenką podczas ewakuacji.

Charakterystyka: dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej, kadłub półskorupowy. Podwozie wciągane w locie, wyposażone w hydrauliczne hamulce tarczowe i instalację p.poż. Kabina pasażerska była wykończona i wyposażona jak w DC-2. Posiadała izolację dźwiękochłonną, ogrzewanie i wentylację, a także oświetlenie oraz bufety i toaletę. Silniki — 2 x Pratt-Whitney „Wasp-Junior" SB o mocy 400 KM/ /470 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 16,76 m, L — 11,76 m, H — 3,07 m, F — 42,6 m^2, Q w — 2 890 kg, Q c — 4 760 kg, V max. — 320 km/h, V przel. — 245 km/h, P — 5 300 m, Z — 1 140 km. Załoga — 2—3 osoby, pasażerowie — 10 osób. Lata eksploatacji: 1936—1939.

Malowanie: Samolot malowany w kolorze naturalnego aluminium (cały), napisy i symbole LOTU — czarne.

LOCKHEED L-14H

Planując uruchomienie w 1940 r. linii południowoatlantyckiej, w 1938 r. LOT jako pierwsze przedsiębiorstwo lotnicze w Europie zakupił samoloty Lockheed-14 „Super Electra". Miały one zasięg przeszło 1,5 razy większy od DC-2. L-14 H był pierwszym samolotem pasażerskim wyposażonym w silniki z dwubiegową sprężarką, śmigła z możliwością ustawienia w chorągiewkę oraz klapy Fowlera (poszerzacze).

Samolot SP-LMK pilotowany przez dyr. naczelnego LOTU inż. pil. W. Makowskiego i pil. Z. Wysiekierskiego wykonał próbny lot transatlantycki na trasie Los Angeles—Buenos Aires—Warszawa. W połowie 1938 r. L-14 H weszły do stałej eksploatacji na liniach krajowych i zagranicznych LOTU.

Po wybuchu wojny samoloty L-14 H wykonały wiele lotów kurierskich do Sztokholmu, Helsinek, Budapesztu i Bukaresztu, po czym 4 egz. przeleciały do Bukaresztu i podobnie jak L-10 „Electra" zostały fikcyjnie sprzedane Anglikom i zatrzymane przez władze rumuńskie. Jeden L-14 H internowano w Estonii, a trzy poprzez kraje skandynawskie dotarły do Anglii, gdzie użytkowane były w RAF, m.in. do ewakuacji wojsk z Francji w 1940 r. Jeden z samolotów dotrwał w Anglii do 1951 r. i później sprzedany do Szwecji uległ rozbiciu.

Charakterystyka: Dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, z podwójnym usterzeniem pionowym. Płat trójdzielny. Podwozie wciągane hydraulicznie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Koła z hamulcami tarczowymi. Samolot wyposażony był w komplet przyrządów do lotów bez widoczności, pilota automatycznego i trzy radiostacje. Kabina pasażerska z izolacją dźwiękochłonną, ogrzewana, zaopatrzona w bufet i toaletę. W dole kadłuba bagażnik. Samolot wyposażony był w instalację odlodzeniową (łącznie ze śmigłem). Silniki — 2 x 9 cylindrowe — gwiazdowe Pratt-Whitney R — 1680 „Hornet" o mocy 750/850 KM. Załoga — 3, pasażerowie — 11 osób. Lata eksploatacji: 1938—1939 r.

Wymiary, masy i osiągi: R —19,96 m, L — 13,51 m, H — 3,6 m, Q w — 4990 kg, Q c — 7930 kg, V max. — 365 km/h, V przel. — 290—300 km/h, P — 7050 m, Z — 3 100 km.

POLIKARPOW PO-2 (CSS-13)

W końcu 1945 r. LOT otrzymał do eksploatacji z Oddziału Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie WP (przydzielonych przez Min. Komunikacji) 5 samolotów Po-2. Samoloty wymagały naprawy i tylko jeden z nich (SP—ABZ) służył do 1946 r., odbywając loty techniczne i dyspozycyjne. W 1947 r. przekazano Aeroklubowi cztery Po-2, a ostatni Po-2 — piąty, skasowano.

Po przyjęciu przez LOT na przełomie lat 40-tych i 50-tych prac związanych ze zwalczaniem szkodników pól i lasów, uzupełniono w 1953 r. posiadany już sprzęt (Li-2) dwudziestoma samolotami CSS-13, które były licencyjną wersją Po-2, budowaną w Polsce.

W 1956 r. posiadane rolnicze CSS-13 przekazano aeroklubom, które przejęły akcję opylania. Ostatni z przekazanych przez LOT samolot CSS-13 skasowano w aeroklubie w 1968 r.

Prototyp Po-2 powstał w 1927 r. Samolot zasłużył się podczas służby wojennej w II wojnie światowej, czego dowodem jest liczba wyprodukowanych maszyn — 20 000 szt.

Charakterystyka: Jednosilnikowy dwupłat konstrukcji całkowicie drewnianej, pokrycie płótnem. Podwozie stałe, amortyzowane linami gumowymi — bez hamulców.

Silnik chłodzony powietrzem 5-cylindrowy w układzie gwiezdnym M11D o mocy 115/125 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 11,4 m, L — 8,17 m, H — 3,1 m, Q w — 770 kg, Q c — 1120 kg, V max. — 150 km/h, V przel. — 110 km/h, P — 3 000 m, Z — 430—700 km. Załoga — 1, pasażerów — 1 osoba. Lata eksploatacji: 1945—1947 oraz 1953—1956.

Malowanie: Po-2 i CSS-13 malowane były od góry na kolor khaki, a od dołu jasnoniebieski. Znaki rejestracyjne na powierzchniach górnych płatów i bokach kadłuba — białe, na spodnich powierzchniach płatów — czarne.

LISUNOW LI-2



Lisunow Li-2P z 1954 r.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

W końcu 1945 r. LOT otrzymał do eksploatacji od polskiego lotnictwa wojskowego 10 samolotów Li-2, należących do Oddziału Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Lotnictwa WP. Wkrótce nadeszło dalszych 20 samolotów zakupionych w ZSRR. Samoloty wyprodukowane podczas wojny wymagały w większej części generalnego remontu. Dzięki samolotom Li-2, 26.III.1945 r. uruchomiono pierwszą linię lotniczą, a do końca kwietnia 1945 r. większość miast wojewódzkich posiadała połączenie lotnicze z Warszawą. W 1945 r. samoloty otrzymały biało-czerwoną szachownicę w miejsce radzieckich oznaczeń wojskowych oraz stopniowo demontowano uzbrojenie z obrotowej wieży grzbietowej.

Samolot Li-2 był licencyjną wersją samolotu Douglas DC-3, budowanego w ZSRR pod oznaczeniem początkowym PS-84, a od 1942 r. pod oznaczeniem LISUNOW Li-2. Wyprodukowano ich kilka tysięcy sztuk i do lat sześćdziesiątych stanowiły podstawowe wyposażenie linii lotniczych krajów demokracji ludowej.

Li-2 był w LOCIE najliczniej reprezentowanym typem. Łączna liczba używanych przez LOT samolotów Li-2 wynosiła 39 szt. Samoloty Li-2 przechodziły podczas eksploatacji w LOCIE wiele modyfikacji.

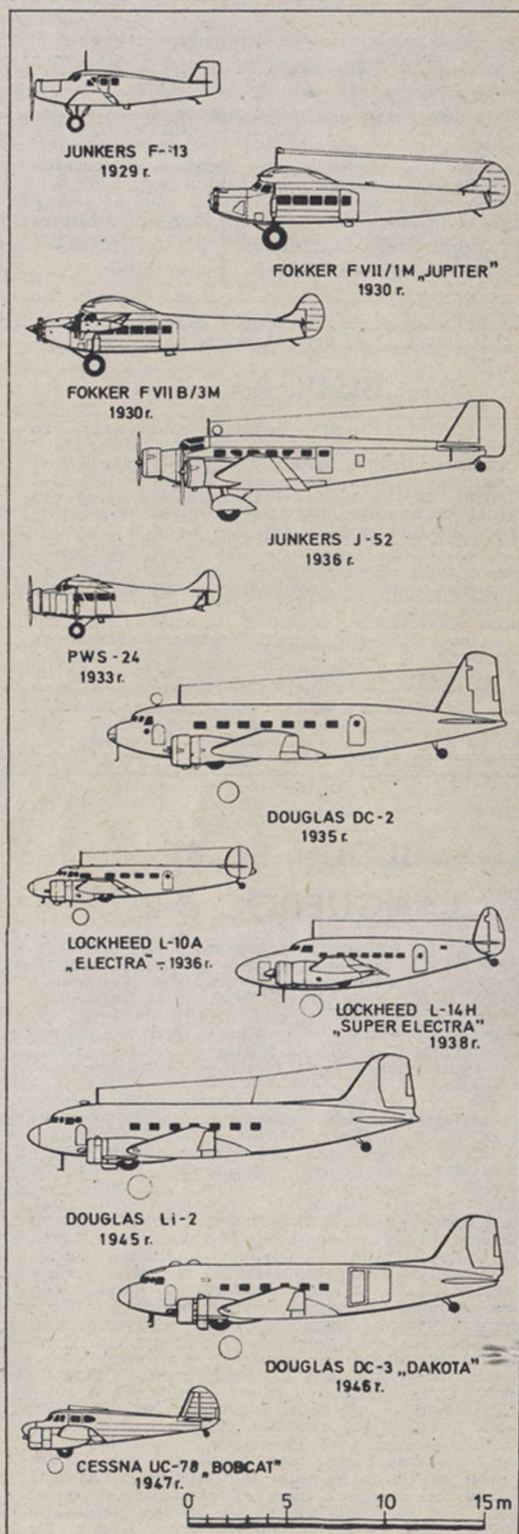
W związku z podjęciem przez LOT w 1948 r. akcji opylania lasów i pól, w warsztatach LOTU przystosowano 8 samolotów, które wykonywały to zadanie do 1955 r. W 1966 r., z uwagi na długi okres eksploatacji, obniżono dla Li-2 maksymalną masę do 10 200 kg, co spowodowało zredukowanie miejsc do 14 oraz zasięgu, pozwalając na stosowanie ich tylko na krótkich liniach krajowych.

Jeden egzemplarz o znakach SP-LKH przekazano po odpowiedniej adaptacji Zarządowi Lotnisk i służył do kontroli działania urządzeń radionawigacyjnych na lotniskach.

Charakterystyka: Dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej z wciąganym podwoziem. Płat trójdzielny wielodźwigarowy, półskorupowy. Kadłub półskorupowy. Lotki i stery kryte płótnem. Kabina pasażerska w zależności od wersji posiadała fotele bądź ławeczki metalowe, składane wzdłuż ścian (wersja transportowa) i była ogrzewana. Silniki: 2 x ASz-62IR, 9-cylindrowe gwiazdowe chłodzone powietrzem.

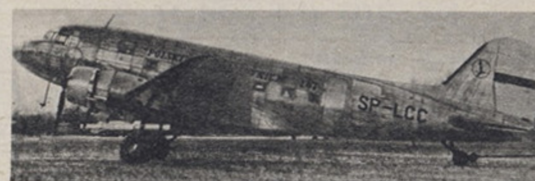
Wymiary, masy i osiągi: R — 28,1 m, L — 19,4 m, F — 51,5 m^2, Q w — 7600 kg, Q c — 11 000 kg, V max. — 320 km/h, V przel. — 250 km/h, P — 5 600 m, Z — 2 400 km. Załoga 3—5, pasażerowie — 21—24 osób.

Malowanie: Na samolotach Li-2 stosowano wszystkie rodzaje malowania stosowane w LOCIE do 1967 r., poczynając od malowania ochronnego z okresu wojny.



Samoloty polskiej komunikacji lotniczej, od Junkersa F-13 do Cessny UC-78.

DOUGLAS DC-3



Douglas DC-3 (C-47) z 1946 r.

W 1946 r. LOT zakupił z demobilu amerykańskiego 9 samolotów Douglas DC-3 w wersji transportowej C-47, które po niezbędnych naprawach wprowadzono do użytkowania. Samolot DC-3 jest rozwinięciem konstrukcyjnym modelu DC-2. Do chwili obecnej DC-3 zachowuje rekord najliczniej eksploatowanego samolotu pasażerskiego na świecie.

W trakcie użytkowania w LOCIE poddane były wielu modyfikacjom, polegającym na zmianie wyposażenia kabiny i zwiększeniu liczby miejsc pasażerskich z 21 do 24 oraz zmianie wyposażenia radionawigacyjnego. Samolot C-47 (DC-3) różni się optycznie od Li-2 innymi osłonami silników, obciętym zakończeniem kadłuba oraz drzwiami umieszczonymi po lewej stronie.

Na przełomie lat 1958—1959 LOT wypożyczył na krótki okres dodatkowe 5 egz. DC-3 (z wojska).

Charakterystyka: Dwusilnikowy metalowy dolnopłat, płat trójdzielny. Płaty i usterzenie wyposażone w urządzenia odladzające (pneumatyczne). Podwozie wciągane w locie posiada amortyzację olejowo-powietrzną. Kabina ogrzewana, zaopatrzona w bufet i toaletę (po modyfikacjach). Silnik — 2 × 14 cylindrowe Pratt-Whitney „Twin Wasp" R-1830-32 o mocy 1050/1200 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 28,96 m, L — 19,6 m, H — 5,16 m, F — 91,1 m^2, Q w — 7480 kg, Q c — 11 800 kg, V max. — 384 km/h, V przel — 260—286 km/h, P — 7000 m, Z — 1000—2100 km. Załoga — 2, pasażerowie — 21—24 osób. Lata eksploatacji: 1946—1959 r.

Malowanie: Samolot malowany był na wszystkie sposoby stosowane w PLL LOT w okresie od 1946 r. do 1959 r., poczynając od malowania ochronnego w okresie wojny.

CESSNA UC-78 „BOBCAT"

W 1947 r. LOT zakupił z demobilu amerykańskiego 20 samolotów Cessna UC-78 z przeznaczeniem szkolenia na nich załóg i odbywania lotów dyspozycyjnych. Samolot produkowany był w latach 1939—1944 przez firmę Cessna dla potrzeb szkolenia załóg cywilnych i wojskowych. W 1965 r. było jeszcze na świecie w eksploatacji 800 szt. Cessna T-50.

Charakterystyka: Wolnonośny dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji mieszanej. Płat konstrukcji drewnianej, dwudźwigarowy, kryty sklejką. Kadłub kratowy z rur spawanych kryty blachą i płótnem. Podwozie wciągane elektrycznie. Silniki 2 × Jacobs R-779-3/L-4MB o mocy 225 KM każdy. Śmigła dwułopatowe przestawialne.

Wymiary, masy i osiągi: R — 12,78 m, L — 10,0 m, H — 3,02 m, F — 27,5 m^2, Q w — 1336 kg, Q c — 2586 kg, V max. — 314 km/h, V przel. — 250—280 km/h, P — 6000 m, Z — 1000—1200 km. Załoga — 2, pasażerowie — 3 osoby. Lata eksploatacji: 1947—1949 r.

Malowanie: Samolot koloru aluminium, znaki rejestracyjne czarne.

BLOCH SE-161 „LANGUEDOC B-2"

Do obsługi dłuższych linii zagranicznych LOT zakupił w 1947 r pięć francuskich samolotów SE-161 „Languedoc". Wprowadzono je na linie Warszawa—Paryż, Warszawa—Belgrad via Budapeszt i Bukareszt. SE-161 był pierwszym samolotem 4-silnikowym, zastosowanym w polskiej komunikacji lotniczej. Samoloty „Languedoc" posiadały poważne wady, z których najistotniejszymi były awarie silników oraz słabe podwozie.

Używane na Zachodzie SE-161 miały silniki Gnome-Rhone wymieniane na Pratt-Whitney R-1830 (używane w DC-3). Z uwagi na powyższe wady i wynikające z nich kłopoty eksploatacyjne, od 1948 r. zawieszono eksploatację tych samolotów i w 1950 r. skasowano.

Charakterystyka: Dolnopłat konstrukcji metalowej. Płat czterodzielny dwudźwigarowy, między lotkami i kadłubem klapy szczelinowe, pod kadłubem klapa krokodylowa. Kadłub półskorupowy. Kabina ogrzewana i wentylowana, zaopatrzona w dwie toalety i bufet. Drzwi do kabiny pasażerskiej z obu stron kadłuba. Podwozie wciągane w locie. Silniki 2 × Gnome-Rhone 14N55. Na lewym skrzydle — prawoobrotowe, na prawym — lewoobrotowe. Układ taki miał za zadanie likwidację momentu żyroskopowego.

Wymiary, masy i osiągi: R — 29,39 m, L — 24,26 m, H — 5,57 m, F — 11,13 m^2, Q w — 14,324 kg, Q c — 23 000 kg, V max. — 425 km/h, V przel. — 330—350 km/h, P — 6800 m, Z — 100—2500 km. Załoga — 5, pasażerowie — 33 osoby. Lata eksploatacji: 1947—1948 r.

Malowanie: Wzorowane były na malowaniu samolotów AIR FRANCE. Samolot był srebrny w kolorze duralu. Wzdłuż kadłuba, poprzez okna kabiny pasażerskiej, biegł ciemnobłękitny pas z jasnoniebieskim obrzeżem i takim samym paskiem przez środek. Na początku pasa umieszczony był znak firmowy LOTU, który powtarzał się na sterach kierunku. Nad pasem na kadłubie umieszczony był granatowy napis Polskie Linie Lotnicze LOT. Znaki rejestracyjne na kadłubie czarne z białą obwódką; na dolnej i górnej powierzchni skrzydeł — czarne. Górna część przodu kadłuba przed kabiną załogi — czarna. Krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia — czarne. Kołpaki śmigieł granatowe, a śmigła srebrne.

NC-701 (SI-204D)

Lekki samolot transportowy NC-701 stanowił kontynuację wojennej produkcji niemieckiej firmy Siebel, zlokalizowanej we francuskich zakładach SNCAC, znajdujących się w okupowanej przez Niemców części Francji. Po wojnie Si-204 (takie miał oryginalne oznaczenie niemieckie) produkowany był także w Czechosłowacji jako C-103.

W 1947 r. LOT zakupił 6 samolotów NC-701, które po roku eksploatacji zostały przekazane wojsku. Służbę aerofotogrametryczną w wojsku pełniły samoloty NC-701 aż do skasowania, tj. do 1950 r.

Charakterystyka: Dwusilnikowy, całkowicie metalowy dolnopłat. Kadłub wręgowy z pokryciem pracującym. Silniki 2 × Renault 125-00 o mocy 590 KM każdy.

Wymiary, masy i osiągi: R — 21,68 m, L — 12 m, H — 4,4 m, F — 46 m^2, Q w — (wersja aerofot.) — 4810 kg, Q c — 5600 kg, V max. — 350 km/h, V przel. — 310 km/h, P — 6400 m, P — 1400 km. Załoga — 2, pasażerowie — 8 osób. Lata eksploatacji: 1947—1948 r.

Malowanie: Samoloty miały kolor aluminium, kołpaki śmigieł i same śmigła — czarne. (Na usterzeniu pionowym, kadłubie oraz dolnych powierzchniach skrzydeł — szachownice).

ILJUSZYN IŁ-12



Iljuszyn Il-12B z 1949 r.

W 1949 r. LOT zakupił w ZSRR 5 samolotów Ił-12 B. Była to unowocześniona wersja samolotu Ił-12, użytkowanego w ZSRR od 1948 roku, któremu m.in. dodano płetwę grzbietową zwiększającą skuteczność steru kierunku w locie z jednym silnikiem nieczynnym. Samoloty Ił-12 B LOTU służyły zarówno na liniach krajowych jak i zagranicznych.

W okresie użytkowania Ił-ów przez LOT dokonano zmian wyposażenia kabiny, powiększając liczbę miejsc pasażerskich. Dla wydłużenia zasięgu samolotów eksploatowanych na dłuższych liniach liczbę pasażerów ograniczono do 18.

Ił-12 B był pierwszym samolotem pasażerskim LOTU z podwoziem przednim. W 1952 r. wypożyczono do eksploatacji w LOCIE na okres 5 miesięcy jeden samolot IŁ-12 B (SP-LHF) z CSRS.

Charakterystyka: Dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej. Płat trójdzielny, trójdźwigarowy, lotki i stery kryte płótnem. Kadłub półskorupowy. Podwozie wciągane w locie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Podwozie główne z potrójnymi kołami. Kabina pasażerska niehermetyzowana, wentylowana, ogrzewana grzejnikami benzynowymi, oświetlona. Silniki 2 × Asz FN-212 o mocy 1630—1850 KM każdy.

Wymiary, masy i osiągi: R — 31,7 m, L — 21,31 m, H — 7,81 m, F — 103 m^2, Q w — 11 400 kg, Q c — 16 100 kg, V max. — 407 km/h, V przel. — 320—345 km/h, P — 6000 m, Z — 2500 km. Załoga — 4, pasażerowie — 21—28 osób. Lata eksploatacji: 1949—1957 r.

Malowanie: Wg systemów stosowanych w LOCIE w okresie od 1949 do 1957 r.

AERO AE-45

W okresie od 1952 r. do 1956 r. LOT uruchomił tzw. komunikację taksówkową, używając do tego celu zakupione w Czechosłowacji 3 egz. samolotu AE-45. AE-45 posiadał szereg rekordów międzynarodowych i w 1958 r. dokonano na nim przelotu przez Atlantyk. W LOCIE samoloty te użytkowane były do końca 1956 r., a następnie w 1957 r. przekazano lotnictwu sanitarnemu (2 szt., jeden egzemplarz skasowano po wypadku w 1953 r.).

Charakterystyka: Dwusilnikowy konstrukcji metalowej z wciąganym podwoziem. Silniki 2 × Walter „Minor — 4 III" o mocy 105 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 12,3 m, L — 7,55 m, H — 2,35 m, F — 17,09 m^2, Q w — 825 kg, Q c — 1400 kg, V max. — 280 km/h, V przel. — 245 km/h, P — 4700 m, Z — 840—1500 km. Załoga — 1, pasażerowie — 3 osoby. Lata eksploatacji: 1952—1956 r.

Malowanie: Aero-45 LOTU malowane były na biało z granatowymi paskami na dziobie oraz podwójnym granatowym pasem wzdłuż kadłuba i takimi samymi na usterzeniu poziomym. Znak LOTU na stateczniku pionowym. Na skrzydłach i kadłubie — czarne znaki rejestracyjne.

ILJUSZYN IŁ-14P

LOT zakupił w ZSRR w latach 1955—1956 sześć samolotów Ił-14P. W 1957 r. park lotniczy powiększył się o dalsze 6 nowych maszyn zakupionych w NRD z wytwórni VEB-Dresden. Ostatni z zakupionych w roku 1957 Ił-ów pochodził z CSRS.

W trakcie użytkowania dokonywano w LOCIE wiele przeróbek, między innymi powiększono liczbę miejsc pasażerskich w Iłach zakupionych w ZSRR z 18 na 26 (tak, jak wyposażone były wersje VEB), a następnie we wszystkich samolotach dodano jeszcze 6 miejsc, likwidując część pomieszczenia na bagaż oraz stanowisko stewardesy. W tej wersji samoloty stosowane były na trasach krajowych. Dwa Ił-14P przerobiono na samoloty aerofotogrametryczne.



Iljuszyn Il-14 z 1956 r. Zdjęcie: M. Kobrzyński

Samoloty Ił-14P odegrały w LOCIE dużą rolę, pozwalając na otwarcie nowych połączeń zagranicznych. Były eksploatowane bardzo intensywnie (max. liczba godzin wylatanych rocznie przez jeden samolot — 1200 h). W latach 1964—1965, w okresie nasilenia przewozów towarów, głównie truskawek do krajów skandynawskich i Europy Zachodniej LOT wypożyczył 3 samoloty VEB-Ił-14P.

Charakterystyka: Dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji analogicznej jak samolot Ił-12B. Silniki 2 × ASz-82T w układzie podwójnej gwiazdy, o mocy 1900 KM każdy.

Wymiary, masy i osiągi: R — 31,7 m, L — 21,31 m, H — 7,8 m, F — 100 m^2, Q w — 12 080—12 850 kg, Q c — 16 500—17 500 kg, V max. — 430 km/h, V przel. — 290—320 km/h, P — 6500 m, Z — 2890 km. Załoga — 3—4, pasażerowie — 26 osób. Lata eksploatacji: 1955—1972 r.

Malowanie: Wg systemu stosowanego w LOCIE w okresie od 1955 do 1970 r.

PIPER CUB L-4

W latach 1948—1956 do różnych celów (zwłaszcza do opylania) używano w LOCIE samolotów „Piper „Cub" zakupionych z demobilu amerykańskiego. Samolot zaprojektowano jako turystyczny, jednak w okresie wojny używany był w wojsku jako łącznikowy. W sumie wykonano około 5500 sztuk różnych wersji wojskowych samolotów „Cub".

W 1947 r. Aeroklub zakupił ok. 130 szt. tych samolotów w wersji L-4.

Charakterystyka: Jednosilnikowy górnopłat zastrzałowy konstrukcji mieszanej. Płaty konstrukcji drewnianej (żebra duralowe), pokrycie płócienne. Kadłub spawany z rur stalowych, pokryty płótnem. Silnik czterocylindrowy „Continental" 0-170-3 o mocy 65 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 10,73 m, L — 6,82 m, H — 2,03 m, F — 16,82 m^2, Q w — 329 kg, Q c — 550 kg, V max. — 160 km/h, V przel. — 139 km/h, P — 4267 m, Z — 400 km. Załoga — 1, pasażerowie — 1 osoba. Lata eksploatacji: 1948—1956 r.

Malowanie: Cały samolot malowano na kolor ciemnooliwkowy.

CONVAIR CV-240



Convair CV-240 z 1957 r. Zdjęcie: M. Kobrzyński

Pod koniec 1957 r. LOT zakupił od belgijskich linii lotniczych Sabena trzy amerykańskie samoloty Convair Cv-240 w celu rozszerzenia sieci tras zagranicznych LOTU o linię do Londynu. Na wiosnę 1959 r. LOT odkupił dalsze dwa samoloty tego typu od skandynawskich linii SAS i holenderskich KLM. Były to pierwsze samoloty na liniach LOTU z kabiną ciśnieniową, mogące rozwijać prędkość przelotową przekraczającą 400 km/h.

W początkowym okresie były bardzo intensywnie eksploatowane (maksymalna liczba godzin lotu na jeden samolot — 2 035 h), rok później używane dorywczo z powodu kłopotów z nabyciem części zamien-

Iljuszyn Il-62 „Tadeusz Kościuszko"



nych i trudności z wykonaniem remontu w warsztatach LOTU. W 1966 r. wszystkie cztery pozostałe w eksploatacji samoloty zostały sprzedane USA. Na przełomie lat 40-tych i 50-tych był to samolot powszechnie stosowany u wielu renomowanych przewoźników.

Charakterystyka: Dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej, wyposażony we wciągane podwozie. Płat wyposażony w klapy krokodylowe i instalację odlodzeniową. Kabina pasażerska hermetyzowana, ciśnieniowa, ogrzewana, wentylowana z izolacją cieplno-akustyczną. Ma toaletę i szatnię. Silniki 18-cylindrowe 2 × Pratt-Whitney R-2 800-CB16 lub 800--CA18 o mocy 1 850—2 400 KM. Śmigła trójpłatowe z możliwością ustawienia w chorągiewkę.

Wymiary, masy i osiągi: R — 27,96 m, L — 22,76 m, H — 8,2 m, F — 75,9 m², Q w — 13 000 kg, Q c — 13 295 kg, V max. — 538 km/h, P — 9 150 m, Z — 800—2 000 km. Załoga — 3, pasażerowie — 40 osób. Lata eksploatacji: 1957—1966 r.

Malowanie: Wg systemu; góra kadłuba biała, dół srebrny.

ILJUSZYN IŁ-18W/E

W okresie od 1961 do 1966 r. LOT wprowadził na swoje linie pierwsze samoloty z napędem turbośmigłowym, które miały bardzo bogate wyposażenie radiowe i nawigacyjne, łącznie z urządzeniami radarowymi do wykrywania burz, gór i przeszkód, radar SSR-7600 dla współpracy z kontrolą ruchu oraz radar „Trassa", określający prędkość i kierunek lotu względem ziemi. Wszystkie dziewięć Ił-ów-18 LOTU w trakcie remontów zostało przerobione z 87 na 99-miejscowe.

Pierwsze samoloty Ił-18 wprowadzono na linie LOTU w 1961 r., inaugurując eksploatację na trasie Warszawa—Moskwa. Samoloty Ił-18 pozostają nadal w eksploatacji, obsługując trasy krajowe. Dwa egzemplarze przystosowano do przewożenia towarów (wersja „Cargo").

Charakterystyka: Konstrukcja całkowicie metalowa, z wykorzystaniem elementów klejonych i obrabianych chemicznie. Płaty w częściach wewnętrznych trójdźwigarowe, zewnętrznych — dwudźwigarowe. Krawędzie natarcia ogrzewane elektrycznie. Kadłub konstrukcji skorupowej. Kabina ciśnieniowa wyłożona zdejmowanymi okładzinami ognioodpornymi, ogrzewana, wentylowana, zaopatrzona w toaletę, bufet itp. Podwozie główne ma po cztery koła na każdej goleni i jest wciągane do wewnętrznych gondoli silnikowych. Silniki turbośmigłowe 4 x AI-20K o mocy 4 000 KM każdy. Śmigła 4-łopatowe o automatycznie zmienianym skoku, z możliwością ustawienia na skok ujemny (do hamowania).

Wymiary, masy i osiągi: R — 37,4 m, L — 35,9 m, H — 10,1 m, F — 140 m², Q w — 34 200 kg, Q c — 6100 kg V max. — 650 km/h, V przel. — 585—620 km/h, P — 9 300 m, Z — 4 800 km. Załoga — 5, pasażerowie — 87—99 osób. Lata eksploatacji: od 1961 r. do dziś.

Malowanie: wg. systemów stosowanych w LOCIE od 1961 r.

VICKERS „VISCOUNT-804"



Vickers „Viscount-804" z 1962 r.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

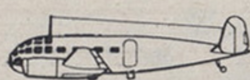
W końcu 1962 r. LOT wprowadza do eksploatacji na liniach zagranicznych 3 samoloty turbośmigłowe Vickers „Viscount-804". Był to pierwszy samolot turbośmigłowy na świecie, który wszedł do użytku w lotnictwie komunikacyjnym. Prototyp oblatano w 1948 r.

Stosowało go 45 towarzystw lotniczych i do chwili obecnej znajduje się jeszcze w eksploatacji. W służbie LOTU „Viscount 804" przetrwał do 1967 r.

Charakterystyka: Dolnopłat metalowy konstrukcji półskorupowej. Płat trójdzielny, jednodźwigarowy z dźwigarami pomocniczymi. Krawędzie natarcia sterów i płatów zaopatrzone w instalację odlodzeniową (ciepłym powietrzem). Kadłub o przekroju kołowym ma kabinę ciśnieniową, klimatyzowaną. Kabina ma dwie toalety, szatnię, bufet i bagażnik, podwozie wciągane hydraulicznie, koła przednie sterowane. Okna boczne stanowią jednocześnie wyjścia awaryjne. Wyposażenie radionawigacyjne zawiera m.in. pilota automatycznego, pozwalającego wykonywać loty bez widoczności ziemi. Silniki turbośmigłowe 4 x Rolls-Royce „Dart-6" o mocy 1490—1740 KM. Śmigła czterołopatowe przestawialne „Rotal" z elektrycznym odladzaniem.

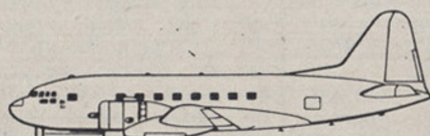
Wymiary, masy i osiągi: R — 28,65 m, L — 25,91 m, H — 8,23 m, F — 103,47 m², Q w — 25 018 kg, Q c — 29 257 kg, V max. — 502 km/h, V przel. — 464 km/h, P — 7 800 m, Z — 1 760 km. Załoga — 3, pasażerowie — 52—70 osób. Lata eksploatacji: 1962—1967 r.

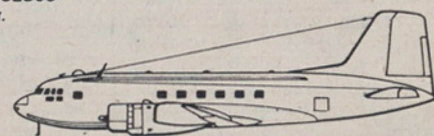
Malowanie: Góra kadłuba biała, dół — naturalny kolor aluminium, góra kadłuba przed kabiną — czarna, matowa. Wzdłuż kadłuba na wysokości okien pas ciemno-niebieski. Boczna powierzchnia usterzenia pionowego — ciemno-niebieska z barwami narodowymi i znakiem LOTU.

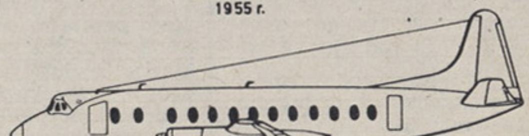


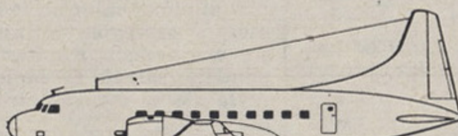


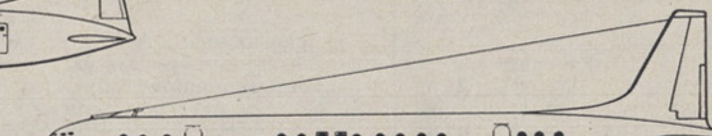






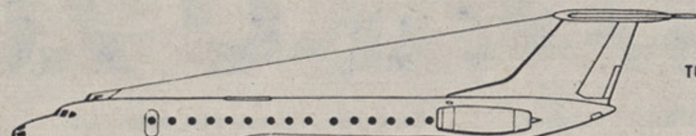


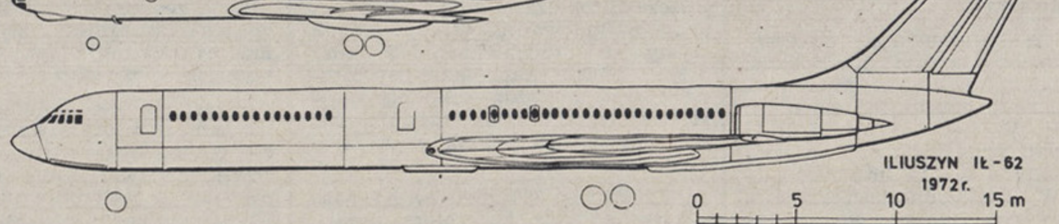












Samoloty LOTU, od NC-701 do Il-62. **Rys. Julian Malejko (2)**

ANTONOW AN-24W



Antonow An-24W z 1966 r. Zdjęcie: M. Kobrzyński.

Wiosną 1966 r. LOT zakupił pierwsze 10 radzieckich turbośmigłowych samolotów krótkiego zasięgu Antonow An-24 W. Samoloty te weszły na krótsze linie zagraniczne i wszystkie krajowe, wypierając z nich Ił-14 P. Na liniach zagranicznych stosowane były do chwili wprowadzenia do LOTU samolotów Tu-134, tj. do 1969 r. (z wyjątkiem tras do Kijowa i Pragi).

W chwili obecnej w eksploatacji LOTU na liniach krajowych znajduje się 17 samolotów An-24 W. Zakupione An-24 otrzymały wyposażenie radionawigacyjne wg. wymagań LOTU.

Prototyp An-24 oblatano w 1960 r. Jest on używany powszechnie w krajach RWPG oraz Syrii, Libanie, Egipcie, Mali, Gwinei, Tanzanii i Kubie.

Charakterystyka: Dwusilnikowy grzbietopłat konstrukcji metalowej z wciąganym trójkołowym podwoziem. Płat pięciodzielny, dwudźwigarowy, wykonany przy użyciu metod klejenia i wytrawiania chemicznego. Kadłub o przekroju kołowym. Kabina ciśnieniowa, ogrzewana i wentylowana, zaopatrzona jest w bufet i toaletę. Podwozie trójzespołowe o zdwojonych kołach, wciągane hydraulicznie. An-24 ma instalację odlodzeniową z izotopowym sygnalizatorem. Silniki turbośmigłowe, 2 x AI-24 II serii o mocy 2 100/2 550 KM. Śmigła czterołopatowe, samoprzestawialne AW-72 (lewoobrotowe), z możliwością ustawienia w chorągiewkę.

Wymiary, masy i osiągi: R — 29,20 m, L — 23,53 m, H — 8,32 m, F — 74,9 m², Q w — 14 300 kg, Q c — 21 000 kg, V max. — 490 km, V przel. — 400—450 km/h, P — 8 400 m, Z — 850—2 300 km. Lata eksploatacji: od 1966 r. Załoga — 3 (5), pasażerowie — 44—50 osób.

Malowanie: wg systemu stosowanego od roku 1966 — góra biała, dół w kolorze aluminium, boczne pasy i usterzenie w kolorze ciemnobłękitnym.

KAMIL NOWICKI

Zdjęcia: PLL LOT.

DOKOŃCZENIE W NASTĘPNYM NUMERZE

HENRYK KUCHARSKI

EPIZODY SPOD ZNAKU ŻURAWIA

LĄDOWANIE WE MGLE

W 1952 roku radary w lotnictwie pasażerskim były tylko na nielicznych lotniskach europejskich. Latanie z wykorzystaniem radaru było wtedy dla pilotów PLL LOT wielką nowością. I chociaż wiedzieli oni o wielkiej pomocy jakiej może kontroler radaru udzielić pilotowi, to jednak każdy kontakt z procedurą radarową był dla nich niemałym przeżyciem, tym większym, że przecież samoloty na których wówczas latali nie miały właściwego oprzyrządowania do tego rodzaju lotów.

Było to w grudniu wspomnianego już tu 1952 roku. Od kilku dni nad Europą Zachodnią utrzymywała się mgła. Odkładano więc lot z Warszawy do Paryża. Sytuacja stawała się coraz bardziej nagląca, bowiem na pokładzie lotowskiego Iła-12, pilotowanego przez kpt. pil. Jana Eichstaedta, mieli lecieć przedstawiciele Rządu PRL i musieli zdążyć na czas do stolicy Francji. Żeby przynajmniej można było dolecieć do Brukseli, skąd przedstawiciele naszego rządu mogliby już szybko dostać się do Paryża — mówiono z troską na Okęciu.

Wreszcie, pomimo mgły na Okęciu, samolot startuje do Berlina. Tam bowiem, według prognozy meteorologicznej, pogoda ma się nieco poprawić. W Berlinie polski Ił-12 wylądował szczęśliwie, ale o dalszym kontynuowaniu lotu nie było mowy. W drugim dniu oczekiwania na berlińskim lotnisku komunikat meteo przewidywał, że nad Brukselą powinna nastąpić krótkotrwała poprawa pogody. I znów, pomimo mgły, start z Berlina. W czasie lotu prognoza potwierdza się, załoga otrzymuje bowiem meldunek radiowy, że nad Brukselą pogoda rzeczywiście jest coraz lepsza. Kapitan nawiązuje bezpośrednią łączność z kontrolą ruchu lotniczego w Brukseli, pyta o pogodę i warunki lądowania.

— U nas mgła, widzialność 400 metrów. Mgła panuje również nad wszystkimi lotniskami zapasowymi. Przy pomocy radaru precyzyjnego możemy sprowadzać samoloty do lądowania przy widzialności 500 metrów i podstawie chmur 50 metrów. Jaka jest wasza decyzja? — odpowiada lotnisko w Brukseli. Kapitan zastanawia się chwilę. Wie, że niezwyczajni pasażerowie liczą na samolot, na LOT, na lotników, na niego. Podejmuje decyzję.

— Będę lądował u was — odpowiada kontroli naziemnej na brukselskim lotnisku.

— Ale wyłącznie na waszą odpowiedzialność, bo my przyjmujemy, powtarzam, przy widzialności minimum 500 metrów i podstawie 50 metrów. Tymczasem jest mgła, a widzialność wynosi 400 metrów.

Pomimo to Jan Eichstaedt potwierdza decyzję lądowania na własną odpowiedzialność. Na dobrą sprawę nie ma bowiem innego wyjścia. Wkrótce do pracy przystępuje kontrola lotniska w Brukseli. Załoga zamienia się w słuch. Kapitan wie, że od precyzyjnego wykonywania poleceń ziemi zależy teraz powodzenie lądowania.

— Wykonaj zakręt o 90 stopni w celu identyfikacji samolotu — słychać głos kontrolera radaru zbliżania.

Po chwili kontroler zaczyna podawać Iłowi-12 kursy i odległości od lotniska. Po przylocie maszyny w rejon lotniska kontroler informuje pilota, że przyprowadzi samolot do punktu znajdującego się 20 kilometrów od początku pasa lądowania i przekaże go kontrolerowi radaru precyzyjnego. Kapitan wykonując polecenia po pewnym czasie słyszy:

— Jesteście 20 kilometrów od pasa, przechodzicie na radar precyzyjny.

Od tego momentu kontroler radaru precyzyjnego podaje co chwilę polskiemu samolotowi kurs i odległość od pasa oraz położenie w stosunku do ścieżki schodzenia.

Kiedy do progu pasa jest 19... 18... 17 kilometrów, kapitan myśli: mam jeszcze dużo czasu do podjęcia decyzji o lądowaniu. Kiedy jednak słyszy w słuchawkach: 3 km... 2 km... 1,5 km, naprężenie psychiczne rośnie z każdą sekundą, staje się ciężarem nie do udźwignięcia. Samolot schodzi jednak w dalszym ciągu.

— Jesteście 300 metrów od pasa — słychać głos kontrolera radaru precyzyjnego.

Dopiero wtedy pilot spostrzega we mgle ledwo widoczne światła podejścia. Chwyta się ich kurczowo, za chwilę jednak światła nikną pod samolotem, a świateł pasa lądowania... nie widać. Krytyczna chwila... Już chce odejść na drugi krąg... Ale jeśli warunki jeszcze się pogorszą? Za moment znów ukazują się we mgle światła pasa, by ponownie zniknąć na chwilę. Wreszcie pilot spostrzega dość zdecydowaną linię świateł, bierze ją pod prawe skrzydło i oceniając według niej wysokość samolotu, decyduje się na jego lądowanie. Na szczęście Ił-12 znajduje się nad pasem i lądowanie odbywa się bezpiecznie. Wkrótce samolot zatrzymuje się we mgle. Załoga ociera obfite krople potu z twarzy...

WYŁĄCZONY SILNIK

Co najmniej dwa razy w roku każdy kapitan pilot i drugi pilot Polskich Linii Lotniczych LOT przechodzą okresową kontrolę techniki pilotażu. Jak się nietrudno domyślić, wynika to z troski o pełną sprawność pilota w powietrzu, a tym samym o maksymalne bezpieczeństwo pasażerów. Kpt. pil. Damianowi Żuchowskiemu przypadała często rola instruktora kontrolującego umiejętności praktyczne pilotów na samolotach Ił-18.

W czasie szkolenia, a potem w czasie lotów kontrolnych, kładzie się nacisk nie tylko na pełne opanowanie maszyny przez pilota w sytuacjach normalnych, ale również w sytuacjach nietypowych i awaryjnych. Zwraca się przy tym uwagę nawet na najdrobniejsze szczegóły pracy pilota. Pilot nie może bowiem „tracić głowy" w żadnej sytuacji. Stąd też, jeśli jakieś ćwiczenie nie wychodzi pilotowi, powtarza się je aż do skutku.

Te wszystkie kontrolne próby, wymagające od pilotów i maszyn absolutnie pewnej sprawności, są dla pilotów chlebem powszednim i niczym szczególnym nie utrwalają się w pamięci. Kapitan Żuchowski pamięta jednak sytuację, jaka zdarzyła się w locie kontrolnym jesienią 1970 r.

Dzień był pochmurny i deszczowy. Niska podstawa chmur, ograniczona widoczność i przede wszystkim bardzo silny boczny wiatr utrudniały starty i lądowania. Loty kontrolne miały się odbywać w trudnych warunkach atmosferycznych, zdecydowano się więc na wykołowanie na pas. Po chwili Ił-18 ruszył całą mocą swych czterech silników. Przy prędkości około 200 km/godz., a więc w tej fazie startu, kiedy samolot toczy się jeszcze po betonowym pasie, niespodziewanie dla pilota instruktor wyłączył prawy, zewnętrzny silnik. Pilot powinien zareagować błyskawicznie, inaczej przy tak silnym wietrze maszynę może znieść z pasa.

Przez ułamek sekundy instruktor zamarł w oczekiwaniu na reakcję pilota. W tej strasznie krótkiej chwili zadawał sobie niepokojące pytania: A jeśli pilot nie da rady? Czy powinienem podczas tak trudnych warunków wyłączyć silnik? Czy mam prawo ryzykować rozbicie maszyny i ewentualnie narażać na szwank pilota? Jakże długa wydawała się mu tamta chwila, której normalnie nie sposób nawet odczuć.

Pilot na szczęście zareagował błyskawicznie i prawidłowo na niespodziewaną sytuację. Wychylił ster kierunku, pomógł sobie trochę lotką i samolot nie schodząc z pasa oderwał się od ziemi przy trzech pracujących silnikach. Dalsza, trudna część próby, na którą składały się między innymi krąg, zejście do lądowania w zasłoniętej kabinie i samo lądowanie przy trzech pracujących silnikach, nie przyniosła już instruktorowi podobnych przeżyć i wątpliwości.

Czy jednak w lotnictwie, oczywiście tylko wtedy, kiedy na pokładzie nie ma pasażerów, nie powinno się czasem nawet trochę ryzykować po to, by lot rejsowy stał się w pełni bezpieczny?

INKUBATORY DLA PIĘCIORACZKÓW

21 maja 1971 r. z gabinetu premiera Piotra Jaroszewicza nasz przewoźnik powietrzny otrzymał telefoniczne zamówienie na nadzwyczajny lot do Hamburga, po specjalne inkubatory dla gdańskich pięcioraczków. Po cenny ładunek o dość dużych rozmiarach mógł lecieć jedyny w PLL LOT Ił-14, mający specjalnie przystosowane, szerokie drzwi ładunkowe. Na pierwszego pilota tego rejsu wyznaczono kpt. pil. Jerzego Zalewskiego. Nazajutrz o jedenastej przed południem miały być gotowe do odbioru inkubatory i o tej porze lotowski samolot miał być w Hamburgu.

Mechanik pokładowy mało spał tej nocy, doglądając samolotu, który dopiero co wrócił z rejsu. Rano, 22 maja, załoga była jednak gotowa do startu. Niestety, formalności związane z zezwoleniem na lot przeciągały się. By skrócić je do minimum, ogłoszono „lot w niebezpieczeństwie", a kapitan podjął decyzję startu bez zezwolenia na przekroczenie granicy. Zgodę miał otrzymać w powietrzu, na trasie lotu wiodącej nad Polską. W przypadku braku takiej zgody samolot miał lądować w Gdańsku, skąd jest już nieco bliżej do Hamburga.

Po godzinie lotu, gdy Ił-14 dolatywał do Darłowa, kapitan usłyszał w słuchawkach:

— Sierra Papa Lima November November, macie zgodę do Hamburga, poziom lotu 2100 m, dolnym korytarzem.

Jest więc dobrze. Żegnając FIR Warszawa, wkrótce samolot mija Borholm, Malmö i ląduje w Hamburgu. Inkubatory czekają już na płycie przeddworcowej na załadunek do samolotu i odlot do Gdańska.

Ku rozpaczy załogi, nie chcą się jednak otworzyć drzwi ładunkowe samolotu. Zawodzą wszystkie podręczne sposoby ich otwarcia. Wyraźna korozja na elementach mocujących drzwi świadczy, że nie były one otwierane i konserwowane od dobrych kilku miesięcy. Załoga robi co może i po czterech długich godzinach, przy pomocy miejscowych specjalistów, przeklęte drzwi poddają się.

Lot z inkubatorami do Gdańska odbywał się, dzięki pomocy służb naziemnych, po mocno skróconej trasie. Na lotnisku czekano już na przylot Iła-14 i wkrótce po lądowaniu przedstawiciele szpitala przejęli inkubatory dla gdańskich pięcioraczków.

Lot, dzięki wielu ludziom dobrej woli, spośród których najwięcej napracował się mechanik samolotu Z. Wiciejewski, zakończył się powodzeniem. Pomimo trudności, jakie musiała przezwyciężyć załoga, pozostała jednak jej przede wszystkim satysfakcja z dobrze wykonanego zadania.

NA POKŁADACH TRANSATLANTYKÓW

Kapitan pilot Włodzimierz Sułecki, jeden z tych, którzy latają na samolotach dalekiego zasięgu Ił-62, wertuje kartki podręcznego kalendarzyka. Zapisane na gorąco znaki, których celem było przede wszystkim zapamiętanie dat, miejscowości oraz godzin startów i lądowań samolotów, po chwili zastanowienia przypominają mu jednak również

sceny, fakty, epizody. Jest tych zapisków sporo, co świadczy o intensywnym wykorzystywaniu lotowskich Iłów-62.

— Żeby pamiętać wszystkie, związane z naszym lataniem zdarzenia, trzeba by co najmniej pisać na bieżąco szczegółowe pamiętniki. Nie wiem jednak czy ich lektura byłaby ciekawa, bowiem w zwykłych dla nas lotach nic nadzwyczajnego się nie dzieje. Pilot jest przede wszystkim po to, żeby latać. A ja jestem tylko pilotem — zastrzega się kapitan. — Niemniej chętnie podzielę się niektórymi odczuciami, obserwacjami i doświadczeniami jakie wyniosłem z lotów Iłami-62.

Jakże szybko, bo w czasie zaledwie kilku miesięcy, przyzwyczailiśmy się do posiadania transkontynentalnych samolotów Ił-62 i latania nimi przez Atlantyk. A przecież komunikacja lotnicza w Polsce czekała na ten fakt wiele lat. Przyloty polskich samolotów do Ameryki dla tamtejszej Polonii są olbrzymim przeżyciem i powodem do dumy narodowej. Powiem więcej — podnoszą godność licznych Polaków zamieszkałych w USA i Kanadzie. Szczególny wydźwięk mają lądowania „Kopernika", „Kościuszki" i innych tego typu samolotów w Chicago, największym skupisku ludności pochodzenia polskiego za granicą.

Pewnego sierpniowego dnia SP-LAB „Kościuszko" szykował się do lotu z Nowego Jorku do Warszawy z liczną grupą polonijną. Nie mniejsza grupa odprowadzała swych bliskich i znajomych. Pożegnania, rozmowy, olbrzymie zainteresowanie polskim samolotem i oczywiście jego załogą. Kilka tygodni później tenże sam „Kościuszko", pilotowany również przez kpt. pil. Włodzimierza Sułeckiego, przejmował grupę Polonii amerykańskiej, lecącą na urlop do starej Ojczyzny. Tym razem do Polski lecą ci, którzy w Nowym Jorku byli odprowadzającymi. Poznają natychmiast załogę „Kościuszki" i witają się z nią tak, jak wita się starych znajomych i dobrych przyjaciół. Po wylądowaniu na Okęciu, jeszcze w samolocie, wzruszeni pasażerowie wielokrotnie wznoszą okrzyki „Niech żyje Polska" i spontanicznie odśpiewują hymn narodowy „Jeszcze Polska nie zginęła...".

— Niezwykle miła i sympatyczna to była grupa, swoją więź z Polską podkreślająca dodatkowo jednolitymi ubraniami, których głównym elementem były czerwone marynarki z białymi orłami na lewej piersi. Myślę, że od takich przedstawicieli Polonii można się uczyć patriotyzmu i umiłowania Ojczyzny — mówi kpt. Sułecki.

W pierwszych lotach przez Atlantyk polskie załogi Iłów-62 zetknęły się z wieloma nowymi dla nich sprawami. Nowa była dla nich między innymi nawigacja w lotach dalekodystansowych. Tego typu zagadnienia opanowano jednak w czasie szkolenia. Bardzo dobre pomoce naziemne i pokładowe są dodatkową gwarancją bezbłędnego lotu. Przy tak wielkich odległościach, jakie pokonują Ił-62, trudno jest jednak przyzwyczaić się do różnicy czasu jaka istnieje pomiędzy Europą a Ameryką.

Weźmy dla przykładu lot do Toronto. Start z Warszawy o czternastej, lądowanie w Kanadzie o drugiej naszego czasu, czyli o dwudziestej pierwszej czasu miejscowego. Do hotelu załoga dociera gdzieś o czwartej rano naszego czasu, a o piątej kładzie się spać. Jej członkowie czują się zmęczeni jak po nocy sylwestrowej, budzą się jednak już po pięciu godzinach, a więc o dziesiątej naszego czasu. W Montrealu jeszcze trwa noc, a w Warszawie zbliża się południe. O dalszym spaniu, tak jak o pełnym wypoczynku, nie ma mowy. Z Montrealu do Warszawy polski samolot odlatuje po południu czasu miejscowego. W tym czasie w Polsce idzie się spać. Kiedy więc organizm przygotowuje się do snu, załoga rozpoczyna swoją niełatwą, pełną skupionej uwagi pracę. Dzięki sprzyjającym wysoko nad Atlantykiem wiatrom, z Montrealu do Warszawy leci się bezpośrednio i szybko, bo zaledwie siedem godzin i pięćdziesiąt minut. Niemniej załoga kolejną noc ma „z głowy".

Najbardziej uciążliwy moment dla niezbyt dobrze wyspanej załogi następuje przed osiągnięciem wybrzeża europejskiego, kiedy na horyzoncie zaczyna pojawiać się świetlna smużka, kiedy słońce wystrzela spoza chmur i świeci prosto w oczy (przepiękne to widoki) i kiedy trudno patrzeć spokojnie na zewnątrz samolotu i na przyrządy pokładowe w kabinie, pomimo przeciwsłonecznej szyby ochronnej. Nie może to jednak ani na chwilę osłabić czujności załogi, która musi mieć nieustannie pełną kontrolę nad samolotem.

*

Kiedy w kabinie załogi nad lotem czuwają piloci, mechanik i radiooperator, o pasażerów troszczą się stewardesy i stewardzi. Dalekie loty Iłami-62 wspomina stewardesa i szefowa pokładu, Irena Terlikowska.

Oto bezpośredni lot z Toronto do Warszawy. Samolot zbliża się do naszej granicy państwowej. Przez głośniki słychać głos stewardesy:

— Proszę Państwa, w związku z przekraczaniem granicy Polski, dla uczczenia tej chwili zapraszamy Państwa na lampkę szampana.

Strzelają korki, stewardesy serwują pasażerom lampki musującego płynu. W głębi polskich serc olbrzymie wzruszenie. Wielu Polonusów odwiedzić ma kraj po kilkudziesięciu latach, inni lecą po raz pierwszy do Ojczyzny ojców. Na twarzach widać łzy. Niespodziewanie rozlega się „Sto lat, sto lat, niech żyje, żyje nam...", a potem w wielkim uniesieniu, „Jeszcze Polska nie zginęła..."

Jak różni są pasażerowie, tak różne są, i często zaskakujące rozmowy na pokładach naszych flagowych samolotów. Wśród Polaków przylatujących do Polski dużą grupę stanowią robotnicy, mający w pamięci Polskę przedwojenną i na ogół pełni rezerwy do aktualnej rzeczywistości w naszym kraju. W drodze powrotnej ci sami ludzie są jednak zupełnie odmienieni, nie mogą się nachwalić jak wspaniała jest teraz Polska. Wielu z nich chce wrócić tu na stałe.

— Za cztery — pięć lat Polska będzie „Ameryką" — to bynajmniej nie odosobnione opinie naszych rodaków zza Oceanu.

Sześćdziesięcioletni rodak z Kanady opowiada jacy to mili są Polacy. Energiczna wdowa tylko w Polsce pragnie znaleźć drugiego męża. Inny starszy pan zwierza się upatrzonej stewardesie, że ma dorosłego syna, że chętnie by go ożenił z Polką i czy ona nie chciałaby się z nim bliżej poznać...

Wrześniowy dzień. Odlot grupy polonijnej samolotem Ił-62 SP-LAA „Kopernik" z Warszawy do Chicago. Pasażerowie i załoga już się znają z poprzedniego lotu do Polski. Miłe powitania, uśmiechy. Start o ósmej rano. Podczas przekraczania granicy państwowej znów, tradycyjny już, tym razem pożegnalny toast szampanem bądź innym trunkiem, według indywidualnych życzeń pasażerów.

Za chwilę uśmiechnięte stewardesy i stewardzi serwują pierwsze posiłki, obfite, doskonale przyrządzone, pięknie przystrojone, najlepsze jakimi szczyci się znana szeroko na świecie kuchnia polska. Najpierw przystawka na zimno: sałatka jarzynowa, cielęcina, szynka, wołowina... Trunki do wyboru — gratis. Wszystkie rodzaje polskich wódek i winiaków, francuskie koniaki i szampany, amerykańska whisky...

Czas szybko upływa. Wygodne fotele, urządzone z wielkim smakiem wnętrza kabin, intymna muzyka — stwarzają przemiły nastrój.

A oto i dania na gorąco: specjalnie przyrządzone mięsa, jarzyny, frytki... kawa, herbata... ciasta i ciastka... przepyszne serniki... soki polskie i zagraniczne...

Po siedmiu godzinach i czterdziestu pięciu minutach przewidziane jest lądowanie w Gander, skąd już tylko trzy godziny czterdzieści minut lotu do Chicago. W Gander jednak mgła, samolot więc leci dalej i ląduje na lotnisku w Stephenville na Nowej Funlandii. Po dłuższym nieco postoju niż na lotnisku rejsowym, samolot z nowym zapasem paliwa i zaopatrzeniem pokładu w żywność startuje do Chicago. Stewardesy, pomimo iż cały czas „na nogach", wciąż uśmiechnięte, w każdej chwili służące pasażerom.

Zwierza się szesnastoletnia dziewczyna, wracająca z wakacji w Polsce:

— W Polsce byłam już po raz drugi, nie tylko ja ale i mama jesteśmy bardzo zadowolone, bo w Polsce wakacje są miłe i luksusowe, i tanie, i w Polsce jest bezpiecznie, i mama nie boi się, że mnie tu ktoś napadnie...

Kolejne posiłki: przystawka — sałatka z krewetek... na gorąco — befsztyk... kawa, herbata... soki, drinki...

Przed siedemnastą „Kopernik" ląduje w Chicago. Wszyscy są zmęczeni długą podróżą, ale zadowoleni. Pasażerowie dziękują za miłą podróż. Załoga zaprasza na kolejny lot polskim samolotem. Szefowa zostaje dłużej na pokładzie — musi zadbać o zaopatrzenie samolotu w żywność na dzień następny.

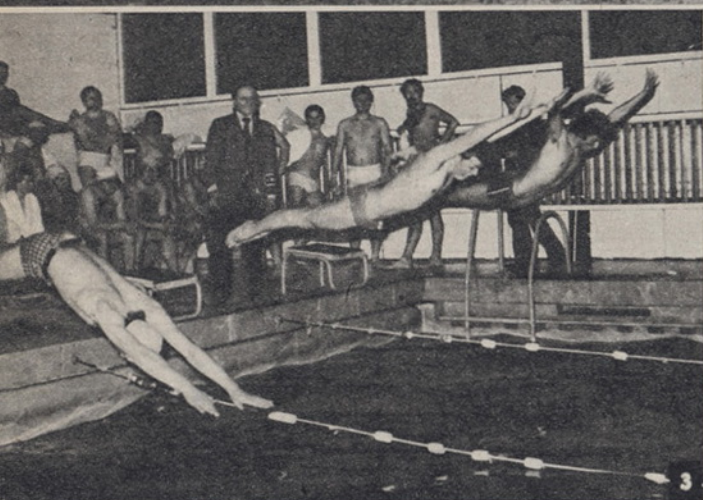
Hotel „La Salle" w Chicago. Polskiej załodze należy się doba odpoczynku.



Ił-62 Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS













I LIKE LOT —JA LUBIĘ SPORT

Próżno szukać w skrzętnie gromadzonych materiałach „Lotowskiej Izby Pamięci" śladów pisanych, wycinków gazet czy fotogramów — przywodzących przed oczy sylwetki ludzi i zdarzenia związane z historią sportu w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Nie znaczy to, że sport był obcy ludziom pracującym w lotnictwie. Bezsprzecznie umiłowanie sportu i to często na najwyższym poziomie, zafascynowanie pięknym zawodem — łączy się z półwieczną historią LOTU. Z rozrzewnieniem wspomina tamte czasy **Wacław Angielczyk**, który w PLL LOT przepracował ponad 40 lat. „Tak się złożyło, że 1929 rok, rok powstania Polskich Linii Lotniczych LOT, zapisał się pięknie w moim życiu: zostałem mistrzem Polski w kolarstwie szosowym na dystansie 100 km". Pan Wacław wkrótce został pracownikiem LOTU.

Młodzi pracownicy pasjonowali się sportem — królowała piłka nożna. Stanowili zgrany zespół, wyżywali się na boisku, zaczęli odnosić sukcesy. Sportem numer dwa było kolarstwo. Rozwijała się też turystyka kolarska. Do tradycji należało, że cała drużyna piłkarska jeździła do Strugi czy innej miejscowości podmiejskiej. Dyrekcja przychylnym okiem patrzyła na poczynania młodzieży, a działalności sportowej i turystycznej nadano zorganizowane ramy: po-

NA ZDJĘCIACH:

1. Lotowski zespół piłki ręcznej podczas meczu.
2. Przeciąganie liny, konkurencja dla silnych.
3. Pływanie — jedna z najbardziej lubianych w LOCIE dyscyplin.
4. Piłkarska drużyna Dyrekcji LOTU. W środku dyrektor PLL LOT mgr inż. Włodzimierz Wilanowski.
5. Lotowscy sportowcy w czasie spartakiady.
6. Zespół siatkarek.

Zdjęcia PLL LOT

wołano etatowego organizatora sportu. Powstał też klub w wynajętym lokalu w śródmieściu.

Rozwijający się LOT przyciągał ludzi, a charakter pracy sprawiał, że byli to ludzie młodzi, dzielni i odważni — często wybitni sportowcy okresu przedwojennego. Pamiętam, że w różnych okresach lat przedwojennych pracownikami LOTU byli **Czortek** i **Sobkowiak**, słynni pięściarze.

Świetnym ongiś piłkarzem „Legii" był **Edward Wypijewski** — reprezentant Polski, niezmiernie barwna sylwetka sportowa. Były pracownik LOTU. Do dzisiaj, mimo wieku. szybko biegający za piłką po korcie tenisowym. Oddany dyscyplinie, którą pokochał jako mężczyzna pod 50-tką. Tenisowy samouk. Ciekawostka: w br. mając 70 lat wygrał otwarty turniej tenisowy organizowany przez PLL LOT.

Szczupła, elegancka sylwetka, uśmiech i ujmujący sposób bycia, to cechy znanego łucznika, byłego mistrza Polski w tej dyscyplinie sportu, pana **Czesława Kamińskiego.** Zarówno do LOTU, jak i do ulubionej dyscypliny, trafił po wojnie jako dojrzały mężczyzna. Polubił sport i tą sympatią chciał zarazić innych. Nie zamykał się w sobie, pracując nad sobą wciągał do uprawiania swojej dyscypliny młodzież.

Dwie pasje wypełniły życie pana **Józefa Ślesickiego** — lotnictwo i wioślarstwo — obu poświęcił ponad 50 lat swego życia. W 1926 r. rozpoczynał pracę w AEROLOCIE i w tym roku podjął trening wioślarski w Klubie „Wisła". I tak już pozostało. Lotnictwo i woda. Sumienna, ofiarna praca w obu dziedzinach dała wspaniałe efekty. Największe sukcesy sportowe odniósł w 1933 r. na regatach w Brdyujściu ze swym partnerem Jerzym Bondorowskim, kiedy zajął I miejsce, zdobywając mistrzostwo Polski w dwójkach podwójnych. W mistrzostwach Europy — zajął IV miejsce. Odnosił sukcesy również po wojnie, w tym na torach zagranicznych. W 1950 r. zakończył działalność sportową i podjął pracę jako szkoleniowiec w Klubie „Wisła". Jako mechanik lotniczy PLL LOT od 1929 r. dużo czasu poświęcał działalności sportowej LOTU.

Maciej Milnikiel — to pasjonat brydża sportowego, precyzyjny organizator i zimno kalkulujący kierownik drużyny. Podejmując śmiałe lecz przemyślane decyzje personalne, nie szczędząc prywatnego czasu i własnych pieniędzy, przy poparciu Rady Zakładowej i Wydziału Socjalnego zmontował drużynę brydża sportowego, która przebojem wdarła się do czołówki krajowej, śmiało pukając do II ligi. Młody i bojowy zespół na trwałe już zapisał się w historii brydża sportowego w Polsce, zdobywając jednocześnie w tym samym 1978 r. I miejsce w Pucharze Lata w Środzie Śląskiej i zajmując I miejsce w Turnieju o Grand Prix Warszawy.

Przedwojenni mistrzowie — pracownicy LOTU — po wyzwoleniu kraju przystąpili do odbudowy swojego przedsiębiorstwa. Nie zapomnieli też o sporcie. Przeglądając kroniki, już w 1948 r. znajdziemy wzmianki, że LOT wygrywa w czwórmeczu pływackim i dalej, że Związek Zawodowowy Transportowców RP — okręg warszawski — zorganizował 18 grudnia z okazji Zjednoczenia Partii Robotniczych zawody pływackie między ZKS „Drukarz", LOT, PKS i ZDW.

Oprócz pływaków i koszykarzy sukcesy odnosili ping-pongiści. Wzloty i upadki przeżywała drużyna piłki nożnej. Niedostatek pracy z młodzieżą sprawił, że w latach 1952—58 życie sportowe w LOCIE podupadło. LOT nie odnosząc żadnych znaczących sukcesów przestał się liczyć w sporcie związkowym. Dopiero powołana w LOCIE w lipcu 1958 r. organizacja ZMS w swej pracy z młodzieżą położyła nacisk na sport i przy poparciu Rady Zakładowej zaczęto organizować Spartakiady Zakładowe i turnieje. Reprezentacja LOTU startowała w Ogólnopolskich Spartakiadach Związkowych, organizowanych przez ZG ZZ Transportowców i Drogowców. Wyłoniły się grupy sportowe w różnych dyscyplinach.

Koszykarki nie tylko wynikami sportowymi, ale i urodą wzbudzały zachwyt spartakiadowych widzów. **Iga Brzozowska-Jakubowska, Lidka Dziewolska** czy **Alka Kurzela** stanowiły o sukcesach drużyny. Indywidualne sukcesy w sprintach odnosił wzór pracowitości i dyscypliny **Eugeniusz Dąbrowa**. Siatkarze pracą i talentem zdobywali coraz wyższą pozycję w sporcie związkowym, a **Rysiek Frąckowiak, Andrzej Kuwałek, Krzysiek Jakubowski, Zdzisio Jusianiec** czy **Heniek Siniarski** byli podporami zespołu. Inni, jak **Mieczysław Jakubiak, Kazio Janota** czy **Magda Tuderek, Ewa Wieczorkowska** — pracowitym treningiem i talentem złożyli się na sukcesy drużyny strzeleckiej. To tylko garść nazwisk, które wyłoniły się ze współzawodnictwa zakładowego. W kolejnych Spartakiadach Ogólnopolskich LOT startował ponadto w pływaniu, kolarstwie, lekkiej atletyce, tenisie stołowym, szachach (gdzie reprezentowała nas **Jolanta Szota,** czołowa szachistka Polski, pracująca jako stewardesa).

W tym okresie odrodziła się silna drużyna piłki nożnej. Sport w PLL LOT w oparciu o ruch spartakiadowy okrzepł. Przyszły kontakty i sukcesy międzynarodowe. Zespoły reprezentacyjne PLL LOT w piłce nożnej, szachach i siatkówce coraz częściej zaczynały staczać mecze z reprezentacjami innych towarzystw lotniczych, jak AIR FRANCE, MALEV, ČSA, BAŁKAN, SABENA, BRITISH AIRWAYS, LUFTHANSA i inne. Największe sukcesy w sporcie wyczynowym odnosi piłka nożna, a drużyna RKS LOT-Okęcie z dużą przewagą przewodzi warszawskiej grupie w klasie wojewódzkiej.

Rozwojowi sportu wśród pracowników LOTU sprzyja poparcie Dyrekcji i Rady Zakładowej — wytworzono też wspaniały klimat, w którym rozwija się każda inicjatywa mająca na celu rozwój sportu masowego. Świetnym przykładem są coroczne mecze piłkarskie Dyrekcja — Rada Zakładowa. Dyrektor Naczelny mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski** i Przewodniczący Rady Zakładowej **Bogdan Piotrowski** osobiście kierowali poczynaniami swych zespołów na boisku piłkarskim. To nie przypadek — zainteresowanie sportem sięga głębiej. Dyrektor Wilanowski pełni społecznie funkcję Prezesa Zarządu Klubu RKS OKĘCIE, a Bogdan Piotrowski to wieloletni i zasłużony działacz Polskiego Związku Motorowego.

Grupę oddanych działaczy i organizatorów sportu masowego stanowią:

Były reprezentacyjny obrońca, „legionista" **Jerzy Woźniak.** Pracując w LOCIE, czynnie uczestniczy w spartakiadach zakładowych, w sztafecie Wilanów — Zamek Królewski. Szkoli młodych adeptów sztuki piłkarskiej w RKS OKĘCIE. **Staszek Karaszewski** — łączy odpowiedzialną pracę zawodową ze społecznymi obowiązkami kierownika I drużyny piłki nożnej RKS OKĘCIE. **Zygmunt Ocimek** — kierownik klubu RKS OKĘCIE i wychowawca młodzieży piłkarskiej. **Waldek Stachowiak** — organizator turystyki wodnej. **Wacek Kusio** i **Mirek Koszewski** — działacze w sporcie strzeleckim. Inż. **Jan Borowiec** — rozmiłowany w szachach. Główny księgowy mgr **Czesław Cechosz** — społeczny wiceprezes klubu RKS OKĘCIE, piłkarz i szachista, tradycyjnie finiszujący na ostatniej zmianie sztafety Wilanów — Zamek Królewski. **Czesław Lewandowski** — obowiązki służbowe godzi z zamiłowaniem do organizowania turniejów i rozgrywek siatkarek i siatkarzy. **Wojtek Guła** i **Szczepan Porębski** — aktywni działacze, zapowiadają się jako uzdolnieni organizatorzy sportu masowego. **Henryk Przybysz** — współorganizator i uczestnik spartakiadowych turniejów piłkarskich. **Feliks Szpinak** — w rozwoju masowego sportu zakładowego widzi szansę na zintegrowanie młodzieży pracującej w PLL LOT. **Teresa Gradkowska** — sekretarz Rady Zakładowej; sport zakładowy zyskał w jej osobie gorącego zwolennika — czynnie włączającego się w rozwiązywanie kłopotów organizacyjnych i finansowych. **Leonard Borkowski** — społeczny prezes Związku Wędkarskiego — działa z pasją, stwarzając dziesiątkom innych pracowników LOTU możliwość wspaniałego wypoczynku nad wodą, głównie w Zakładowym Ośrodku w Bledzewie. Inż. **Wiesław Szustak** — oddany działacz sportowy, były piłkarz. **Jacek Kucharski** — były mistrz Polski w ślizgach w klasie 125 cm, wychowawca zastępu utalentowanych modelarzy lotniczych. Zastępca dyrektora inż. **Tadeusz Kopytowski, Wiesław Paluch, Ryszard Golik, Zbigniew Dymkowski** — to oddani działacze, członkowie Zarządu RKS OKĘCIE, łączą odpowiedzialne funkcje zawodowe z działalnością sportową.

Edward Makula i **Mirosław Królikowski** — kapitanowie samolotów Ił-62, aktualni członkowie kadry narodowej w szybownictwie. Sukcesów odniesionych przez nich na mistrzostwach Polski, mistrzostwach świata i zawodach międzynarodowych wystarczyłoby dla obdzielenia dużej grupy adeptów szybownictwa. Kapitanowie Makula i Królikowski są najwybitniejszymi przedstawicielami grupy świetnych szybowników pracujących w PLL LOT. Jak włączyć pozostałych pilotów, mechaników, radiotelegrafistów i stewardesy do ogólnozakładowego ruchu sportowego — to problem nurtujący organizatorów sportu w PLL LOT.

WŁODZIMIERZ BUDNICKI

LOT w LONDYNIE

Bez trudu trafiłem do biura Polskich Linii Lotniczych LOT w Londynie. Znajduje się ono bowiem w centrum miasta, przy ruchliwej Regent Street 313, w pobliżu znanego londyńskiego „deptaka" — Oxford Street. Z biura LOTU blisko jest do innych przedstawicielstw towarzystw lotniczych i turystycznych, do sławnych zabytków kultury, do magazynów handlowych, do stacji metra. Opodal znajduje się także Ambasada Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Ta bliskość, w zasięgu pieszego spaceru, ma niebagatelne znaczenie dla pasażerów, przylatujących z Polski i odlatujących do naszego kraju. Dla wygody pasażerów i turystów LOT dzieli lokal z Polskim Biurem Podróży ORBIS. Przy Regent Street 313 można więc uzyskać wyczerpującą informację o lotniczych i nie tylko lotniczych połączeniach z Polską, o naszym kraju, o możliwościach spędzenia w nim urlopu itp. Wachlarz spraw i pytań, z którymi zwracają się interesanci do pracowników biura, jest bardzo szeroki i bynajmniej nie ogranicza się — jakby na to wskazywał szyld biura — do spraw związanych z podróżą lotniczą i turystyką. Biuro jest kawałkiem Polski i jej swoistym „ambasadorem". Nie jest więc przypadkiem, że liczni z tych Polaków, którzy przylatują do Londynu, właśnie w biurze LOTU szukają nie tylko informacji ale także pomocy. I taką pomoc znajdują.

Przekroczmy jednak próg biura LOTU przy Regent Street 313. Gustowny wystrój, z dominantą drewna, wygodne fotele, liczne kolorowe foldery o Polsce i LOCIE. Uprzejme pracownice, gotowe do udzielenia interesantowi niemal każdej informacji i pomocy w załatwieniu wielu spraw. W biurze jest właśnie kilku interesantów. Obcokrajowiec pyta o połączenie lotnicze, polonijne małżeństwo przyszło do biura, by zorientować się w możliwościach spędzenia urlopu w Polsce i z zainteresowaniem ogląda kolorowe foldery, dwoje turystów z Polski z lotniczymi biletami w ręku pragnie zmienić o kilka dni termin powrotu do kraju. Niemal bez przerwy dzwonią telefony. Język polski miesza się z angielskim. Skromny personel nie narzeka na brak pracy.

Do zwiedzenia lokalu, składającego się z kilku pomieszczeń, zaprasza kierownik londyńskiej placówki PLL LOT, mgr **Jerzy Karwowski.** Zwiedzam. Oglądam. Rozmawiamy.

— Może na wstępie zechciałby Pan przedstawić się nieco bliżej naszym Czytelnikom? — zwracam się do J. Karwowskiego.

— Nie zwykłem reklamować siebie ale jeżeli Pan nalega to powiem, że urodziłem się w 1937 r., studia ukończyłem w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie i wkrótce potem, 19 grudnia 1960 r., podjąłem pracę w PLL LOT. Po odbyciu stażu byłem kierownikiem zmiany na lotnisku, potem — kierownikiem rezerwacji, z kolei powierzono mi stanowisko kierownika wydziału sprzedaży i rezerwacji. Od 1976 r. kieruję placówką PLL LOT w Londynie — odpowiada mój rozmówca.

Dodam od siebie, że mgr Jerzy Karwowski jest cenionym pracownikiem i fachowcem wysokiej klasy, energicznym i stanowczym w działaniu, dobrze radzącym sobie z licznymi i niełatwymi obowiązkami.

— Jakie są zadania placówki, którą Pan kieruje? — pytam dalej.

— Tak jak w podobnych tego rodzaju placówkach LOTU zagranicą, zajmujemy się działalnością handlową, rezerwacją biletową i hotelową, sprzedażą biletów, informacją turystyczną, akwizycją, reklamą. Świadczymy usługi handlingowe, czyli obsługujemy pasażerów i zajmujemy się towarami przylatującymi i odlatującymi naszymi samolotami. Na co dzień współpracujemy z Brytyjskimi Liniami Lotniczymi (British Airways), które są naszym generalnym agentem w Wielkiej Brytanii. W celu zainteresowania potencjalnych pasażerów i kontrahentów naszymi usługami lotniczymi utrzy-







NA ZDJĘCIACH: — w kolejności: Pasażerowie wchodzą do lotowskiego Iła-62 na londyńskim lotnisku Heathrow ● Biuro LOTU w Londynie, przy Regent Street 313 ● Mgr Jerzy Karwowski, kierownik placówki PLL LOT w Londynie.
Zdjęcia autora

mujemy kontakty z różnymi agencjami turystycznymi, biurami podróży i firmami. Docieramy do środowisk polonijnych oraz do miejscowych eksporterów, wysyłających swe wyroby do Polski. Dbamy o reklamę naszego przedsiębiorstwa. W prasie brytyjskiej zamieszczamy ogłoszenia reklamowe. Organizujemy szereg imprez o charakterze reklamowym, przede wszystkim wspólnie z ORBISEM. Bierzemy udział niemal we wszystkich imprezach organizowanych w Wielkiej Brytanii przez Konsulat Polski lub pod jego patronatem. Staramy się, by nazwa LOT była widoczna, by utrwalała się w pamięci potencjalnych pasażerów naszych samolotów. Mamy jeszcze wiele innych spraw, którymi musimy zajmować się na co dzień.

— Ile osób liczy personel placówki, którą Pan kieruje?

— Personel LOTU w Londynie liczy łącznie 9 osób. Dodam jednak, że oprócz biura miejskiego przy Regent Street mamy także biuro na lotnisku Heathrow, gdzie pracują dwie osoby z kierownikiem obsługi pasażerskiej, pracownikiem LOTU od prawie 30 lat, bardzo doświadczonym i nieocenionym Jerzym Wysockim. Podczas sezonu zatrudniamy dodatkowo dwie osoby na lotnisku Gatwick. W przypadku, gdy samoloty LOTU lądują na innym lotnisku, jest tam też na ogół jeden pracownik naszej placówki.

— Wspomniał Pan o lotniskach. Z których brytyjskich portów lotniczych korzystają samoloty PLL LOT i z jaką częstotliwością?

— Samoloty nasze lądują na londyńskich lotniskach Heathrow i Gatwick oraz w Manchester, Glasgow i Teesiede. Pasażerowie rejsów regularnych korzystają z największego w Wielkiej Brytanii portu lotniczego Heathrow. W czasie ostatniego roku, zimą, mieliśmy cztery w tygodniu lotowskie połączenia Warszawy z Londynem i z powrotem, latem — sześć, a w szczycie sezonu nawet siedem takich połączeń tygodniowo. Na tej trasie korzystamy z samolotów Ił-62 i Tu-134. Rejsy regularne wspierane są połączeniami czarterowymi, realizowanymi przede wszystkim przy użyciu samolotów Tu-134.

— Jak wielkie są przewozy lotnicze PLL LOT z Polski do Wielkiej Brytanii i z powrotem?

— Dla przykładu, w 1977 r. na pokładach naszych samolotów przyleciało z Wielkiej Brytanii do Polski 48 871 obywateli brytyjskich, a z Polski do Wielkiej Brytanii — 28 333 obywateli polskich. W tym okresie na trasie Warszawa-Londyn i Londyn-Warszawa LOT przewiózł 42 618 pasażerów,w tym 2/3 obywateli polskich i 1/3 innych państw. W 1978 r. przewozy LOTU na tej trasie wzrosły o 15—20 procent. Liczby te dotyczą rejsów regularnych. Jeśli chodzi o nasze loty czarterowe, to mamy ich kilkadziesiąt w ciągu roku, a liczba przewiezionych pasażerów, nie licząc frachtu, wynosi kilkanaście tysięcy osób.

— Jakie agencje i przedsiębiorstwa krzystają z czarterów LOTU?

— Czartery organizujemy przede wszystkim dla agencji polonijnych, takich jak „Fregata", „Tazaba", „Polorbis", „Transcontinental". Loty takie wynajmują u nas także różne centrale handlowe. Ostatnio np. Polimex-Cekop wynajął u nas wiele lotów dla przewozu pracowników angielskich, m.in. na okres świąt, zatrudnionych w Polsce przy wznoszeniu obiektów przemysłowych.

— W komunikacji lotniczej są okresy i dni mniejszego lub większego natężenia ruchu. Zapewne występują one także w przylotach polskich samolotów do Wielkiej Brytanii?

— Oczywiście, tak. Dla przykładu podam, iż 15 lipca 1978 r. pracownicy naszej placówki przyjęli w Wielkiej Brytanii 7 polskich samolotów, w tym 6 czarterowych, a 22 lipca ub. r. — 9 samolotów, w tym 8 czarterowych. Wymagało to olbrzymiego wysiłku każdego naszego pracownika.

— Jaki jest dzień powszedni kierownika placówki PLL LOT w Londynie?

— Każdy taki dzień jest niby podobny, a jednocześnie różny. Trudno więc precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie. Taki „typowy" dzień powszedni wygląda mniej więcej następująco: Przejrzenie licznej korespondencji i zapoznanie się z treścią telexów oraz odpowiedź na jedne i drugie. Wgląd w sprawy finansowe i różnego rodzaju zakupy uzupełniające. Jakieś służbowe spotkanie lub zebranie, niejednokrotnie kilka w ciągu dnia. Godzinę przed przylotem naszego samolotu jestem już na lotnisku, gdzie przekazuję informację dla poszczególnych służb LOTU, dbam o to, by były przygotowane posiłki dla pasażerów, wózki dla inwalidów itp. Przyjmuję i odprowadzam ważne osobistości.

— Zdarza się, że samoloty PLL LOT odlatują z Londynu z opóźnieniem. Jakie są tego przyczyny?

— Staramy się oczywiście, by nasze samoloty odlatywały punktualnie. Jeśli jednak nawet zdarzają się opóźnienia, to pragnę podkreślić, że nasze samoloty ODLATUJĄ, czym nie zawsze mogą pochwalić się inne, większe towarzystwa od LOTU. Czas postoju naszego Iła-62 na lotnisku Heathrow od przylotu do odlotu wynosi 1 godz. 20 min. W tym czasie samolot musi opuścić 160 osób i drugie tyle go zapełnić. Trzeba też rozładować bagaż osobisty, po 20 kg na pasażera. Oprócz tego z pojemników towarowych należy wyładować i załadować 8 ton frachtu. Samolot trzeba zaopatrzyć także w cathering (załatwia to angielska firma „Forte"). Przy ogromnym tłoku na Heathrow wszystko musi być zapięte na ostatni guzik, by zdążyć na czas. Wystarczy jednak, że strajkuje — a zdarza się to często — któraś ze służb portu lotniczego, że któryś z pasażerów po oddaniu bagażu nie zgłosi się do odprawy lub zgubi się na pewien czas w olbrzymim porcie, że spóźni się do samolotu, a wtedy zaczyna chwiać się cały precyzyjny harmonogram przygotowań do odlotu i samolot startuje z opóźnieniem. Punktualność odlotu zależy więc m.in. od samych pasażerów. Oczywiście jestem daleki od tego, by obwiniać ich za cokolwiek. Trzeba sobie jednak powiedzieć, że przystosowanie się pasażerów do harmonogramu przygotowań do odlotu bardzo ułatwia nam pracę. Szczególnie uwidocznia się to w takim porcie-gigancie jak Heathrow.

— Jakie są radości i kłopoty kierownika londyńskiej placówki PLL LOT?

— Jeśli chodzi o radości, to zaliczyć do nich można bardzo wysoką rentowność regularnej linii PLL LOT do Londynu i oczywiście także lotów czarterowych do i z Wielkiej Brytanii. Nasze wpływy dewizowe z rynków zachodnich należą do najwyższych w przedsiębiorstwie. Pod tym względem plasujemy się w ścisłej czołówce placówek zagranicznych PLL LOT. Cieszy automatyczny system rezerwacji i fakt, że w naszym biurze klient otrzymuje pełną informację o podróży do Polski. Cieszy dobra współpraca z British Airways, z brytyjską Polonią, z wieloma firmami i agencjami na terenie Wielkiej Brytanii i z przedstawicielstwami Polski na tym terenie. Interesujące są perspektywy naszych lotniczych przewozów do Wielkiej Brytanii i z tego państwa do Polski. Naszym kłopotem jest niedostatek personelu. Gdyby było nas więcej, można by więcej zarobić.

— Wspomniał Pan o perspektywach. Jakie są plany rozwojowe Waszej działalności?

— Przede wszystkim pragnę podkreślić, że mamy takie plany. LOT po raz pierwszy w 1978 r. opracował 5-letni plan rozwoju naszej linii. Do minimum pragniemy ograniczyć przewozy czarterowe między Warszawą i Londynem, zakładając, że przewozy na tej trasie realizowane będą przy pomocy linii regularnej. W tym celu będziemy sukcesywnie wymieniać na linii londyńskiej mało pojemne samoloty Tu-134 na znacznie większe Iły-62. W dalszej perspektywie chcemy zwiększyć częstotliwość regularnych rejsów do Londynu, do dwóch dziennie. Pragniemy rozbudować połączenia między portami „prowincjonalnymi" Polski i Wielkiej Brytanii, takim jak Gdańsk i Kraków oraz Manchester i Glasgow.

— Jak długo latają samoloty PLL LOT do Londynu?

— W 1978 r. minęło właśnie 20 lat od chwili otwarcia linii londyńskiej LOTU. Zaczynaliśmy skromnie, dziś możemy pochwalić się znacznymi sukcesami, otwierają się przed nami interesujące perspektywy dalszego rozwoju.

— Życzymy spełnienia ambitnych zamierzeń i bardzo dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał: **HENRYK KUCHARSKI**

SZKOŁY DLA LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozwijające się szybko w Polsce Ludowej lotnictwo cywilne, a szczególnie komunikacyjne, wymaga stałego dopływu wysoko kwalifikowanych kadr. Dotyczy to tak personelu latającego, jak technicznego. W artykule niniejszym postanowiliśmy dać trochę informacji tym spośród naszych Czytelników, którzy zainteresowani są nauką w szkołach kształcących kandydatów do pracy w Polskich Liniach Lotniczych LOT, jak również w innych instytucjach lotnictwa cywilnego.

Zaczniemy — od szkół kształcących mechaników.

▲ W Zespole Szkół Technicznych Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL-Warszawa", Aleja Krakowska 110/114, 00-973 Warszawa (tel. 46-01-83) mieści się ZASADNICZA SZKOŁA ZAWODOWA przyzakładowa. Wyucza ona w ciągu 3 lat mechaników lotniczych.

Po ukończeniu tej szkoły — jej absolwenci mają możność wstąpienia do TECHNIKUM PRZYZAKŁADOWEGO, znajdującego się we wspomnianym wyżej Centrum. W ciągu 3 lat nauki młodzież ma gwarancję zdobycia zawodu technika mechanika lotniczego, ze specjalnością: budowa płatowców.

▲ ZESPÓŁ SZKÓŁ ELEKTRYCZNYCH NR 2, Warszawa, ul. Puławska 113.

Szkoli się tu w ciągu 3 lat młodzież w zawodzie mechanika lotniczego, ze specjalnością obsługi płatowców i silników lotniczych. Na razie — uruchomiono dwie klasy pierwsze, na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Starania czynione są w tym kierunku, aby utworzyć w Zespole technikum, integrujące w miarę możności w tym właśnie miejscu warszawskie szkolnictwo zawodowe dla potrzeb LOTU.

Absolwenci w/w szkoły mają możność dalszego kształcenia się w:

▲ TECHNIKUM KOLEJOWYM MINISTERSTWA KOMUNIKACJI im. J. Rabanowskiego, ul. Szczęśliwicka 56, 02-353 Warszawa (tel. 22-50-51). Po 3 latach nauki można w nim uzyskać kwalifikacje technika mechanika ze specjalnością: eksploatacja i obsługa samolotów, lub eksploatacja osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych.

Należy tu przy okazji zaznaczyć, że istniejąca dotychczas i kształcąca dla potrzeb LOTU Zasadnicza Szkoła Zawodowa przyzakładowa PKP Węzła Kolejowego MK przy ul. Chodakowskiej 50 w Warszawie — znajduje się w stadium stopniowej likwidacji, jeśli naturalnie chodzi o szkolenie dla potrzeb PLL LOT. Jej agendy przejmuje Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy ul. Puławskiej 13, o której wspomnieliśmy powyżej i gdzie czynione są próby integracyjne.

Na poziomie szkolenia zasadniczego — istnieje także w Warszawie

▲ ZASADNICZA SZKOŁA ZAWODOWA DOKSZTAŁCAJĄCA, kształcąca mechaników lotniczych. Adres szkoły: ul. Włościańska 35, 01-710 Warszawa (tel. 33-37-61). Czas nauki: 3 lata.

A oto — mamy również w stolicy:

▲ TECHNIKUM PRZYZAKŁADOWE, istniejące w Zespole Szkół Technicznych WSK-PZL Warszawa II, ul. Kamionkowska 32/34, 00-805 Warszawa (tel. 10-20-01, wewn. 522). Przyjęcia — po ukończeniu zasadniczej szkoły zawodowej. W ciągu 3 lat młodzież uczy się w Technikum zawodu technika-mechanika, ze specjalnością: osprzęt lotniczy i urządzenia pokładowe.

▲ TECHNIKUM MŁODZIEŻOWE, w Zespole Szkół Technicznych Ministerstwa Przemysłu Maszynowego, ul. Czerniakowska 137, 00-720 Warszawa (tel. 41-40-97 lub 41-99-31). Po ukończeniu 8 klas — młodzież w ciągu 5 lat wyucza się zawodu technika-mechanika, ze specjalnością: budowa płatowców.

Pozwolimy sobie teraz, zobligowani dużą liczbą listów i zapytań na temat stewardes, udzielić informacji w tym zakresie.

▲ Kandydatki na stewardesy lotnicze kształci obecnie WYDZIAŁ EKONOMIKI I ORGANIZACJI TRANSPORTU LOTNICZEGO, w Państwowym Studium Stenotypii i Języków Obcych. Adres: ul. Ogrodowa 16, 00-896 Warszawa (tel. 20-50-51).

Jest to 2-letnia, czterosemestrowa dzienna szkoła zawodowa dla absolwentów liceów ogólnokształcących. Po ukończeniu nauki słuchacze otrzymują dyplomy ukończenia Studium i tytuły techników-ekonomistów. Wiek — nie powinien przekroczyć 21 lat. O przyjęcie mogą ubiegać się tylko osoby zameldowane na pobyt stały w stołecznym województwie warszawskim. Studium kształci przy ścisłej współpracy z PLL LOT.

Absolwentka w/w wydziału pragnąca być stewardesą, winna jeszcze co najmniej 1 rok przepracować przedtem w PLL LOT. Do szczególnych wymagań stawianych kandydatom na specjalność Ekonomika i organizacja transportu lotniczego — należą: b. dobry wzrok (poświadczony zaświadczeniem lekarskim), szczupła zgrabna sylwetka, wzrost minimum 160 cm dla kobiet (i 175 cm dla mężczyzn), b. dobry stan zdrowia, zgodny z wymogami WIML, duża odporność fizyczna i psychiczna oraz b. dobra sprawność fizyczna.

Dla potrzeb PLL LOT w zakresie kształcenia obsługi hotelowej i kelnerskiej (np. dla będącego w budowie hotelu LOTU w Warszawie oraz Air Terminalu — miejskiego dworca lotniczego) uczy młodzież również:

▲ ZESPÓŁ SZKÓŁ HOTELARSKO-GASTRONOMICZNYCH w Warszawie, ul. Krasnołęcka 3 (tel. 41-79-64). Starać się tam o przyjęcie można po ukończeniu szkoły ogólnokształcącej.

▲ PLL LOT czynią również starania, aby nawiązać współpracę z ZESPOŁEM SZKÓŁ GASTRONOMICZNYCH w Warszawie, przy ul. Poznańskiej 6/8 (tel. 28-56-28), skąd czerpano by wykwalifikowanych techników-gastronomów, kucharzy itp., z myślą o planowanej rozbudowie bazy hotelowej LOTU.

Aby (miejmy nadzieję) wyczerpać wachlarz szkół dostarczających kadry chociażby tylko dla potrzeb PLL LOT, informujemy, że kandydatów na pilotów komunikacyjnych kształci od 1975 roku

▲ INSTYTUT LOTNICTWA POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ im. Ignacego Łukasiewicza.

Studia dzienne na kierunku Mechanika prowadzi Wydział Mechaniczny w/w Politechniki, w trzech specjalnościach, a m. in. — w specjalności Lotnictwo (w Instytucie Lotnictwa). Student może wybrać, w ramach tej specjalności, **specjalizację pilotażową**. Wybór ten kandydat winien zadeklarować już w podaniu o przyjęcie na studia, bowiem wybór innych specjalizacji — budowa samolotów lub silniki lotnicze — następuje po drugim roku studiów. Kandydaci na specjalizację pilotażową muszą ponadto przedłożyć zaświadczenie z aeroklubu, stwierdzające posiadanie co najmniej II klasy wyszkolenia szybowcowego lub III klasy wyszkolenia samolotowego oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, wydane przez WIML lub GOBLL.

Co jest potrzebne?

Podania (na specjalnych drukach) należy składać do 15 maja. Jako załączniki potrzebne są: świadectwo dojrzałości (w oryginale) i trzy fotografie podpisane imieniem i nazwiskiem. Tegoroczni maturzyści składają podania za pośrednictwem szkół średnich, zaś maturzyści z lat ubiegłych przesyłają podania bezpośrednio pod adresem Politechnika Rzeszowska, Dziekanat Wydziału Mechanicznego, ul. W. Pola 2, 35-021 Rzeszów.

Wstępny egzamin konkursowy obowiązuje z: matematyki (pisemny i ustny), języka obcego (pisemny). Język obcy (rosyjski, angielski, niemiecki lub francuski) — wybiera kandydat. Egzamin odbędzie się w lipcu — o dokładnym terminie kandydaci zostaną powiadomieni indywidualnie.

Studia trwają 4,5 roku i kończą się uzyskaniem dyplomu magistra inżyniera mechanika. Absolwenci specjalizacji pilotażowej dostają także licencję pilota zawodowego II klasy. Studia na specjalizacji pilotażowej obejmują, oprócz dyscyplin podstawowych i specjalistycznych (w wymiarze nieco zmniejszonym w stosunku do specjalizacji konstrukcyjnych), pewne dodatkowe przedmioty, jak np. nawigacja, meteorologia, procedury komunikacji lotniczej i tp. oraz — praktyczne szkolenie pilotażowe na samolotach An-2 i trening naziemny w kabinach treningowych w Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie, podległemu Centralnemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego.

*

Abstrahując od szkolenia personelu latającego dla lotnictwa komunikacyjnego, co jest oczywiście sprawą osobnej i specjalnej wagi oraz traktowania, należałoby zastanowić się nad jednym: czy nie byłoby rzeczą korzystną powołanie w Warszawie **jednej placówki szkolnej, kształcącej kadry dla PLL LOT, a także innych przedsiębiorstw i zakładów lotnictwa cywilnego?**

Odpowiedź nasuwa się jedna: byłoby to z pewnością korzystne. Wiadomo, ile się traci przy nadmiernej dekoncentracji wysiłków. Nie jest też tajemnicą, że PLL LOT już od dość dawna czynią starania, aby scentralizować w/wym. szkolenie w jednym miejscu. Od starań do realizacji jest jednak, jak wiemy, daleka zazwyczaj droga. A czas... jest nieubłagany. Ucieka.

Życzmy więc LOTOWI, aby jego starania zostały przez kompetentne władze poparte.

(jz)

Mechanicy przy przeglądzie silników samolotu Il-18. Zdjęcie: M. Kobrzyński



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organziacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.XII.1978 r. S-5. Zam. 3878. INDEKS 37606.

LOTem PO ŚWIECIE

MIĘDZYNARODOWE TRASY LOTU z WARSZAWY do:

Algieru	—	2750 km
Amsterdamu	—	1320 km
Aten	—	1860 km
Bagdadu	—	3990 km
Bangkoku	—	9930 km
Bejrutu	—	2670 km
Belgradu	—	990 km
Benghazi	—	2620 km
Berlina	—	540 km
Bombaju	—	6[illegible]0 km
Brukseli	—	[illegible]340 km
Budapesztu	—	680 km
Bukaresztu	—	1100 km
Burgas	—	1400 km
Damaszku	—	2840 km
Dubaju	—	4830 km
Dubrownika	—	1260 km
Frankfurtu n/M	—	990 km
Gander	—	5360 km
Genewy	—	1350 km
Hamburga	—	940 km
Helsinek	—	1370 km
Kairu	—	3160 km
Kijowa	—	980 km
Kolonii	—	1140 km
Konstancy	—	1230 km
Kopenhagi	—	720 km
Leningradu	—	1180 km
Londynu	—	1700 km
Lyonu	—	1500 km
Madrytu	—	2440 km
Mediolanu	—	1460 km
Montrealu	—	6985 km
Moskwy	—	1280 km
Nowego Jorku	—	7250 km
Paryża	—	1450 km
Pragi	—	570 km
Rijeki	—	1040 km
Rzymu	—	1500 km
Shannon	—	2260 km
Sofii	—	1330 km
Splitu	—	1220 km
Stambułu	—	1700 km
Sztokholmu	—	940 km
Tunisu	—	2120 km
Warny	—	1370 km
Wiednia	—	640 km
Zagrzebia	—	970 km
Zurychu	—	1150 km

PLL LOT w: 1 — Amsterdamie, 2 — Sztokholmie, 3 — Wiedniu, 4 — Paryżu, 5 — Frankfurcie n/M, 6 — Nowym Jorku, 7 — Helsinkach, 8 — Chicago, 9 — Lyonie, 10 — Algierze, 11 — Leningradzie, 12 — Brukseli, 13 — Kairze.
Zdjęcia: J. Czerniak (11), L. Zielaskowski (1),























